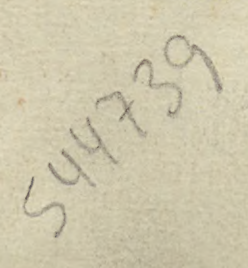
Nació don Juan Josef Navarro en Mesina el 30 de noviembre de 1687, primer fruto del matrimonio que el año anterior contraxo allí su padre don Ignacio con una noble siciliana. Ni su casual nacimiento, ni el haberlo tenido en Augusta este don Ignacio, obsta á que los reputemos españoles, como ellos mismos se reputaron siempre, y los reputó la corte admitiéndolos sin óbice á empleos que pedian aquella naturaleza. Porque otro don Juan Josef, abuelo del de arriba, que en la guerra contra Cataluña del siglo XVII se distinguió mucho, perdido en una accion el brazo de la espada y con otras heridas por testimonio de sus proezas, pasó de capitan á Nápoles, llevando consigo su consorte y de su propio apellido; y en





este aunque dilatado reyno provincia de nuestra monarquía, continuó su señalada carrera en comisiones y gobiernos militares. * Los soldados pues que siguen su estandarte llevan en él su patria con mas estricta verdad que con la que aseguraba Caton llevaba á Roma en su pecho.

2. No bien cumplidos ocho años obtuvo plaza don Juan Navarro en el tercio fixo de Nápoles, empezando desde tan tierna edad la larga carrera de sus servicios. Y no dudamos asegurar que la empezó desde entonces; porque si se debe decir que el rey sirve y el real erario mantiene al noble que por el acaso fortuito de su cuna desdeña toda ocupacion útil y vive en perpetuo ocio á favor de su uniforme; de los que como Navarro se dedican á los serios y tempranos estudios que exîge la glorio-

* Véase en la nota primera los servicios y carrera del abuelo de don Juan Josef Navarro.

sa carrera de las armas, se puede y debe proferir que desde el punto que decoran el primer libro sirven á su nacion: desde entonces su lisonjera esperanza, mientras llega el dia de ser su fuerte escudo.

3. Hasta el año de 1698, onceno del jóven Navarro, hay un vacío en las noticias de su vida. Sensible es no se pueda llenar dignamente con la memoria de los maestros de que sacó tanto fruto. Él en cierto escrito asegura fueron italianos y grandes profesores de humanidades y filosofía y de matemáticas: estudios en que sobresalió en el grado que veremos. En aquel año pasó del tercio fixo al viejo del mar de Nápoles, que guarnecia el Milanesado, y en que militaba su padre cubierto de honrosas cicatrices [1]; pero gozando el

1 El Duque de Veraguas, virey de Sicilia, en Palermo á 17 de marzo de 1698, concedió licencia á don Juan Navarro, soldado de la

intervalo de sosiego que dió á Europa la paz de Riswich en 1697. En la compañía de don Alfonso de Vivar el 9 de setiembre sentó don Juan Josef, como persona noble, plaza de soldado aventajado, que en nuestro antiguo régimen equivalia á los cadetes de hoy, denominacion aun en Francia nueva entonces *, y que pasó los Pirineos con la real casa reynante.

4. Muy luego la muerte de Cárlos II encendió aquella pertinaz guerra sobre la sucesion de sus vastos dominios en que se ardió Europa. La primer centella prendió en el Milanes, queriendo por

compañía del capitan don Juan Bautista Esbrich, del tercio fixo de aquel reyno, para ir al estado de Milan á continuar sus servicios en aquel exército. No habia cumplido los once años.

* En 1682 creó Luis XIV varias compañías militares; y como en ellas se alistaban los segundos de las casas nobles de Francia, se llamaron por tanto *de cadetes*.

su conquista empezar el irritado emperador Leopoldo la de la monarquía española, sacrificada dos centurias habia á solo el interes de su familia. Allí acudió Felipe v á ensayarse en las batallas; y allí conoció don Juan Navarro, militando á sus órdenes, y ya de alférez, á este soberano casi de su edad, y á quien con tanta aceptacion habia de servir casi medio siglo.

5. Desde la primera campaña estuvo Navarro á las órdenes ó enfrente de los generales de mas nombre. Catinat mandó el exército de los nuevos aliados franceses y españoles; el príncipe Eugenio de Saboya el de los imperiales. Y desde entonces pudo notar como la guerra, que se alimenta de sangre, desconoce hasta los vínculos de la sangre. El príncipe Eugenio hacia armas contra la Saboya y contra el gefe y pariente mayor de su casa y familia; y á sus órdenes con el ya acreditado Guido Sta-

remberg iba el príncipe Vaudemont, cuyo padre mandaba por los españoles el Milanes, principal objeto de estas lides.

6. Mas subió de punto tan repugnante conducta verificada en 1703 la desercion del duque de Saboya de la alianza de los Borbones. Antepuso aquel soberano sus miras políticas al doble enlace de sus hijas con el rey católico y el primogénito del delfin. Esto dió lugar entre otras sangrientas operaciones al famoso sitio de Berrua, donde en los años 1704 y 1705 se obraron prodigios de valor. Como tratasen de socorrerla los alemanes esguazando el Oglio, tuvo allí el jóven Navarro con su regimiento, del que nunca se separó, un empeñado choque con los corazas; y se halló tambien con su compañía en la batalla sobre el Adda, que en vano intentó pasar el enemigo. Otra de las notables y felices acciones de esta guer-

ra á que concurrió, fue la del destacamento de la Mirándula, ya mandando el duque de Vandoma. Pero ménos venturoso en la defensa del pasage de S. Oseto, atacado por aquel rayo de Marte el príncipe Eugenio, cuya reputacion creció á lo sumo en esta campaña, quedó con otros españoles su prisionero de guerra.

7. Cangeado y de guarnicion en el castillo de Portolio sufrió un sitio, de cuyas resultas, sin menoscabo de su honra, volvió á poder del enemigo. Cambiada la suerte de las armas se halló de sitiador del castillo de Ceba en el Piamonte; y allí con sus granaderos ocupó cierta noche un puesto avanzado de los ataques contrarios con inminente riesgo de su persona. Hallóse despues en la gloriosa batalla que empeñaron los españoles en el verano de 1706 contra el general piamontes conde de Parela, quien en lugar de socorrer aque-

lla plaza con sus saboyardos, segun pretendia, quedó derrotado, herido y prisionero.

8. El remate de esta reñidísima campaña y del ruidoso cerco de Turin es bien sabido. Salvóle el piamontes por su valor y las intrigas del duque de Borgoña, tan en perjuicio de los que debian ser vasallos suyos y lo eran del cristianísimo su abuelo, y de los del rey católico su hermano. De tener perdidos con su capital todos sus dominios se vió de repente Victor Amadeo haciendo rapidísimas conquistas en todo el Milanes *. Encontrándose solos los españoles en esta su cara adquisicion se

* Nuestro marino en su obra de geografía, de que hablaremos, dice: ,,El año de 1706 fue sitiada (Turin) por el duque de la Feuillade; pero los enredos de la corte de Francia con las esperanzas de M.e Maintenon fueron causa de que el príncipe Eugenio hiciese levantar el sitio, de cuyas resultas se perdió el estado de Milan."

disponian á defenderla del victorioso Eugenio; y como quiera que el renombrado castillo de Milan no estaba en el formidable estado que otras veces, y con que hasta aquella época habia sufrido quarenta sitios, se trató de reparar sus muros y fortificaciones. Parte de esta obra fue confiada á don Juan Navarro, ya teniente de la compañía comandante de su tercio; porque si bien de apénas diez y nueve años, su pericia en la arquitectura militar era notoria á los gefes de aquel exército y plaza.

9. Segunda vez sitiado allí, y preparándose con toda la guarnicion á una vigorosa resistencia, salió á reconocer un dia si los alemanes habian levantado trincheras; porque una espesa neblina no dexaba percibirlo á los de adentro, certidumbre que era de sumo riesgo y peligro para el investigador. En tanto, sin decidirse por las armas el suceso de este sitio, se publicó en 13 de marzo

de 1707 la inopinada órden de evacuar el Milanes, que tanta sangre española costó de adquirir y sustentar. Esto hacia nada ayroso entregarlo en semejante coyuntura; aunque hubiera sido lo mejor que nunca se tremolaran en su distrito banderas españolas. Entregóse pues á las de Josef I, hijo y sucesor de Leopoldo; y de resultas vino don Juan Josef Navarro con su batallon á la misma Valencia, donde habia quatro centurias que eran conocidos sus mayores *.

* De la empeñada guerra de sucesion hay entre otras muchas dignas de leerse tres obras baxo diversos títulos justamente acreditadas. Los conocidos Comentarios del Marques de S. Felipe, las *Memoires politiques et militaires pour servir à l'histoire de Louis XIV et Louis XV*, que por los originales de los archivos de la casa de Noaylles trabajó el abate Millot (seis tomos en 8.°), y los *Annali d'Italia* de Luis Antonio Muratori (10 volúmenes en 4.° mayor). Todos convienen en los hechos, en su cronología y conseqüencias, aunque se extiendan recí-

10. ¡Quan otra encontró la patria de como habia setenta años que la dexó su abuelo! Entonces la potencia dominante de Europa, ahora debelada dentro de sí misma por casi todas las naciones europeas. Por franceses que regian sus exércitos, y dominaban imperiosamente en su palacio y tribunales; como si quisieran desquitarse de una vez de los ultrajes sufridos en doscientos años, y desagraviar con usura las

procamente en los pormenores de los exércitos y generales de las naciones en cuya lengua dictaban sus escritos. En sus sospechas, interpretaciones y raciocinios son mas desemejantes, y se trasluciria la nacion de cada uno, aun quando hubiesen escrito en un idioma comun. Confrontados entre sí hemos hallado comprobado, en quanto el pormayor de las campañas, lo que rezan las certificaciones de servicios de don Juan Josef Navarro; y como de este solo nos ocupamos, solo mentamos aquellos lances en que, aunque tan subalterno, intervino para aprender y practicar el duro y glorioso oficio de las armas.

prisioneras lises de Francisco I. De portugueses, que con nuevo y nunca visto exemplo pisaban esquadronados las Castillas. Por holandeses é ingleses, que orgullosos y sacrílegos querian vengar los abultados agravios de que cargaban á Felipe II. Finalmente por alemanes que, viendo se les iba presa tan rica, hasta de hombres tiraban á dexarla exhausta. Todos con las armas en la mano y sirviendo á dos opuestos señores: los extrangeros al pretenso Cárlos, que sacrificaba á su injusta querella el alucinado reyno de Aragon, acérrimo partidario del Austria: los leales castellanos y andaluces, que se sacrificaron por afirmar la corona en las sienes de su rey Felipe.

11. Uno de sus distinguidos generales, el marques de Valdecañas, dispuso desde Cartagena en 1708 un socorro al afligido Oran. Con él fueron los tres Navarros que militaban: el padre y su hijo segundo don Ramon para per-

manecer en la defensa; don Juan Josef, por su notoria pericia, para inspeccionar sus fortificaciones, y discurrir en su enmienda, volviéndose luego á dar razon á la corte *. Así lo executó, empleando en ello parte de este año tan aciago para él y los suyos. Porque en un asalto de la morisma al castillo de S. Andres yació en el lecho del honor el alentado don Ramon en la rozagante edad de veinte y tres años. Y al apoderarse de la ciudad los africanos, cubierto de gloriosas heridas su padre don Ignacio, que habia recibido en sus brazos el cadáver de su hijo, fue cautivo y aherrojado en Argel. Acompañóle siempre la entereza de su espíritu, no queriendo admitir el equipage y quanto tenia, de que se quiso desposeer para socorrerlo desde España su amante primogénito. Este tan á pesar suyo tuvo la amarga comision

* Carta de Valdecañas, apéndice núm. 2.

de gobernar la compañía de su padre, cuyo teniente era, de que se le despachó patente en el Buen Retiro á 26 de Mayo.

12. Con esta compañía militó quando el caballero de Asfelt quiso con la toma de Alicante concluir el año, y perfeccionar su sangrienta recuperacion de Valencia. A costa de mas sangre se ganó la ciudad; mas nada habia hecho quedando por ganar el inexpugnable castillo. Tratóse por tanto de minarlo, si bien el empeño se graduaba de temeridad, y aun de imposible por su situacion sobre un inhiesto monte de sólido mármol, y haber de elevarse la mina muy larga y ancha para contar con buen efecto á estado que reventando cayese el muro. He aquí como lo describe el mismo Navarro, que en este sitio pasó un invierno que ha dexado perpetua memoria por su intemperie y dureza: „Hízose volar (dice) la ma-

yor mina que se ha hecho, ni se hará en el mundo, pues se cargó en tres hornillos con 800 libras de pólvora. Fuí yo uno de los cargadores siendo capitan de infantería, y la vi volar; pero el tercer hornillo no vi que volase; pues segun la pólvora que tenia, sin duda alguna hubiera abierto el monte. Con todo eso no se rindió, y se mantuvo algunos meses hasta que vino la armada combinada de Inglaterra y Holanda, é intentando con catorce navíos desalojarnos de las trincheras, despues de un cañoneo de cinco horas, se capituló á la noche la rendicion*." En efecto aquel estrago, que mató en el ayre los principales gefes de la plaza **, acaeció el

* En su obra de geografía, de que daremos noticia.

** Los ingleses, á quienes se permitió reconocer la mina antes de volarla, la miraron con tanto desprecio, que hizo su oficialidad gala de dormir sobre el valuarte amenazado. Por

último de febrero de 1709; y hasta el 15 de abril, en que se ahuyentaron las armadas, dirigiendo ya el sitio don Pedro Ronquillo, no tuvo lugar la rendicion de tan bien atacada y defendida fortaleza.

13. El resto de este año y el siguiente continuó Navarro la mal dirigida campaña. Fue de los capitanes que se distinguieron en la toma del castillo de Miravete, fuerte no distante de Tortosa. Hallóse en la funcion de Peñalba, que se dió el 15 de agosto, y cubrió en parte el sonrojo de Almenara; y en este dia fue notable su brio y conducta. Pero perseguida nuestra hueste de la austriaca desde el Segre al Ebro, cinco

eso se encuentran todavía tantos restos de estos temerarios. En 1784 miéntras entendíamos en la construccion de la carta marítima del Mediterráneo, y tomábamos la situacion de este castillo, vimos sacar un brazo que todavía conservaba vestido é ileso el uniforme de oficial ingles.

dias adelante se dió en el monte Torrero la infausta batalla de Zaragoza, que añubló la gloria de Almanza; y, como reflexîona el mismo Navarro en una de sus obras, si el enemigo hubiera sacado el fruto de esta victoria, se hubiera verificado el cumplido de Staremberg al archiduque de haberle ganado la batalla y la monarquía.

14. Uno de los seiscientos oficiales prisioneros que cayeron en poder del enemigo fue don Juan Josef Navarro. Pero acaso ninguno se empleó como él en dibuxar esta faccion y el ominoso barranco de la muerte que sirvió de trágica escena. Tenemos á la vista su triste y veraz dibuxo, así como el de cada suceso de los restantes empeños de esta guerra. Al modo que César escribia de noche lo que de dia executaba para encomendarlo á la posteridad, don Juan Josef Navarro ponia en exercicio su diestro lápiz para conservar como

vivos tan interesantes simulacros.

15. De su prision no se alejó huido como otros muchos, sino en virtud de un pasaporte *; y de nuevo baxo las banderas de su monarca le ayudó con vigoroso brazo á mas sólidos y bien aprovechados triunfos. Porque seguido el mal consejo de los ingleses, y acopiando el archiduque amarguísimos desayres en Madrid, y huyendo á su Barcelona: tambien, como es sabido, desamparó su exército la Corte y á Toledo; y la retaguardia compuesta de tropas britanas, á las órdenes de Diego Stanop, se encerró con clásico desacierto en el recinto de Brihuega. Allí el 9 de diciembre aconteció aquel valeroso y sangriento asalto que puso á todos los ingleses con su general en poder de Felipe v: uno de los intrépidos asaltadores fue don Juan Josef Navarro. El siguiente dia se dió la memorable y obs-

* Apéndice, núm. 3.

tinada batalla de Villaviciosa, que declaró de una vez quien debia ser rey de España; costosa funcion que á expensas de su brio lograron solos los españoles, uno de ellos don Juan Josef Navarro. Así como este empezó en Milan tan empeñada guerra contra los alemanes y Guido Staremberg, la acabó en tan trabajosa jornada contra ellos y todos los de su liga mandados por aquel héroe.

16. Quedaban por desgracia españoles que vencer; porque quando hombres de espíritu y fortaleza abrazan de corazon un partido, ciegos en su tema no aciertan á conocer si tras de errónea degenera tambien en temeraria. Este era ya el caso de los catalanes. Dexados del archiduque Cárlos, que partió á ocupar el trono imperial de su hermano Josef; ida en pos suyo la nueva Emperatriz, y luego el ínclito Staremberg y, segun las varias paces de

Utreth, todas las tropas auxîliares quedó Cataluña entregada á sí misma, y por su arbitrio á las mas encarnizadas y mortíferas hostilidades que cada dia empeoraban su aspecto. En una rebelion, en la atroz guerra civil las heridas y sitios no son como en las guerras comunes peculiares fatigas del soldado. Soldados todos, contra todos se dirigen los desastres, y se mezclan con ellos los patíbulos contra los rendidos y las llamas contra las poblaciones que resisten. De tales destrozos fue amplio teatro Cataluña hasta la rendicion de su capital en 1714.

17. En todos ellos intervino Navarro distinguiéndose mucho, al paso que tambien lo distinguia la suerte para las pesadumbres. Porque su veterano padre murió en Argel sin romper las cadenas de su duro cautiverio *. Parece que la

* Servicios del padre de Navarro, apéndice núm. 4.

Providencia queria probar la vocacion del hijo en la heroyca carrera de milicia, que hasta esta época no ofrecia á los suyos mas que cicatrices y mutilaciones, la cautividad y la muerte. Por aquella tan sensible tuvo el segundo dolor de cubrir como capitan propietario la compañía que dexó vacante el sacrificio paterno. Firmósele el despacho en 30 de julio de 1712.

18. Con esta compañía empezó á servir en la sujecion de Cataluña; y con la de granaderos, que se le encomendó por muerte de su gefe, midió sus armas con las de los rebeldes en doce funciones distintas. En una, mandando don Juan de Carvajal y Lancaster, publicó este cabo que al esfuerzo y conducta de Navarro debió el avance al coll de Argentera y la fuga de la multitud que le guardaba. Y al siguiente dia el del coll de Porreras derrotando pasados de mil rebeldes. En otra ocasion encomia don

Francisco Galindo, capitan de granaderos de las reales guardias de infantería, lo que á su vista con los suyos sobresalió Navarro ahuyentando á los contrarios del castillo de Arbiol. A él encomendó el célebre don Josef Armendariz la quema de Momblanc, y la demolicion de Mouroig y del ameno pueblecito de la Selva. Tanto se encrudeleció y enconó esta pertinaz guerra que era forzoso usar de sus últimos y desperados cauterios.

19. De todos estos desastres se conservan los expresivos y exâctos dibuxos, delineados con rara propiedad por la diestra mano que, obedeciendo, executaba tan indispensables ruinas. Y si pintados conmueven la imaginacion, ¡quánto no debieron conmover los ánimos de los sensibles executores!

20. Por premio de tantos servicios obtuvo don Juan Josef Navarro la propiedad de la compañía de granaderos.

Con ella de guarnicion en Tarifa seguia por los años de 1717 con su regimiento, que por la pérdida de Nápoles se llamaba de la Corona. Y allí tuvo en una hija el primer fruto de su enlace con doña Josefa María Gacet, dama natural de Lérida. En esta ciudad y en medio de los horrores de la campaña de 1711 celebró su matrimonio, obtenida la licencia entónces de estilo del capitan general Valdecañas. En esta coyuntura y estado se verificó su traslacion é ingreso al primer cuerpo militar de la real armada; y como esto varió de todo punto el aspecto de su carrera y fortuna, es conveniente y necesario expresar la situacion del nuevo marino en esta época, y la de la marina, que tambien se debia llamar renacida y nueva.

21. En efecto aniquilada la española hasta el punto de haber pasado el rey Felipe á Italia el año de 1701 en un navío de su propio nombre, pero de

la esquadra francesa del conde de Estrées, y deber venir la reyna María Luisa de Saboya en las galeras del asiento del genoves duque de Tursis; aun los pocos galeones que servian para las flotas fueron quemados el año inmediato por el almirante Jorge Rook en Vigo *. Así á principios del siglo XVIII y de la dinastía de los Borbones tuvo Castilla mucha menor armada que á principios del XV, uno antes del descubrimiento de América y dinastía austriaca. El poder naval de España habia pues desaparecido totalmente: víctimas de falta de sistema marítimo las innumerables esquadras que durante siete reynados poblaron los mares, y en algunos lo señorearon sin concurrencia **. A la his-

* D. Francisco de Varas, primer intendente de marina en Cádiz, al visitar en 1715 las inmediaciones de esta ciudad para establecer en ella arsenales, halló el único carenero del puente de Zuazo sembrado de hortaliza.

** Juan Charnock en su reciente Biografía

toria de la marina pertenece manifestar las causas y el progreso de esta aniquilacion: á la vida de don Juan Josef Navarro como fue buscado á ser uno de los instrumentos de restaurarla.

22. Este empeño lo concibió primero aquel hombre emprendedor, que en pocos años cubriera lo obscuro de su cuna con los resplandores de la púrpura

naval escribe de la marina de Cárlos II: „*quando en 1694 vino el almirante Russell para auxîliar á los españoles, la armada de estos consistia en diez navíos, quatro de línea y el resto de poco porte, y tan podridos que apénas podian aguantar el fuego de sus propias baterias.*" (In de year 1694, when Russel was sent into the Mediterranean to assist the Spaniars, and raise the siege of Barcelona, their navy consisted of ten ships only; four of these were of the line of battle, the reste were of small force, and so rotten that they would scarcely endure the firing of their own guns.) Introd. pág. XXII ed. 1794.

romana; y que durante un corto período, árbitro de nuestra monarquía, fixó la atencion de Europa. Julio Alberoni conoció que para lo vasto de sus empresas necesitaba esquadras, y penetró en don Josef Patiño el talento y fuegos capaces de llenar su intento. La actividad de entrambos logró, si no una marina que jamas será fruto de la precipitacion, ni de providencias de un vigor efímero; al ménos esquadras que dos años antes nadie juzgaria posibles. En uno mismo se echaron los cimientos del arsenal de la Carraca en las inmediaciones de Cádiz, y se trató de formar batallones de marina, que remplazaran los famosos tercios anteriores. Esto con otras muchas providencias que son notorias dió un nuevo semblante á la real armada; como tambien una organizacion hasta esta época desconocida. Patiño, sin equivocarse en este punto, se hizo cargo que dividida en ocho

ó diez cuerpos distintos la del Océano *, y desemejante en un todo de la del Mediterráneo, que no sufria ménos subdivisiones, ni ménos continuas rencillas sobre su respectiva precedencia y fueros, eran otros tantos obstáculos á la unidad de accion y de régimen, y otros tantos escollos del acierto. Convencióse tambien de la necesidad que el rey construyese sus navíos para que fuesen

* Armada del Océano.
Armada de la guardia del Estrecho.
Armada de la guardia de la carrera de Indias.
Armada de la Avería.
Flotas de Nueva España.
Galeones de Tierra Firme.
Armada de Barlovento.
Armadas del Sur y Filipinas.
Armadas de Cantabria, de Portugal, de Flándes, de Nápoles.
Todas exîstian desde el siglo XVI, y habian sufrido varias reformas y ordenanzas. Y cada una era independiente de las demas, con gefes separados, tribunales diversos y distintas formas de cuenta y razon.

de las calidades necesarias, y no recibir la ley de los constructores vascongados, mas dura á medida que era mas urgente la necesidad. Alcanzó sobre todo quanto habia decaido la educacion de la nobleza, que en otro tiempo la recibió pasmosa en los ya caducos colegios; y queriendo prepararla á desempeñar dignamente las obligaciones de su destino en el servicio de mar, creó la compañía de guardias marinas, el mas feliz de sus pensamientos, y el título ménos controvertible de su gloria. Todo como su mismo empleo de intendente general remedo mas que copia de los establecimientos de Francia, en que por ventura se erró la escala para la imitacion. Como este reyno brillaba en lo excelso de su gloria, era por mil causas, á qual mas legítima, nuestro dechado y tipo en el nuevo semblante que Felipe v dió á su monarquía.

23. A la mayor parte de estas va-

riaciones se puede decir que contribuyó Navarro; y oxalá que hubiera concurrido á todas, para que la de mas dispendio de las empresas de Patiño, el vasto arsenal, hubiese tenido, siguiendo su dictámen, la mas ventajosa y oportuna colocacion. De la tropa reformada del regimiento del mar de Nápoles, como por un postliminio marítimo, volvieron á su antiguo ser los primeros batallones de marina *; y el capitan de aquellos granaderos se escogió para primer alférez de la compañía de

* De los tercios antiguos de la armada naval se formó en tiempo de Cárlos v el de infantería, que despues se llamó de la mar de Nápoles; y de este principalmente, por órden de 28 de abril de 1717, se formaron los quatro denominados de la Armada, Marina, Océano y Baxeles, primeros de los que en adelante fueron doce batallones de Marina. Su ordenanza se firmó á 4 de mayo siguiente. En obra mas oportuna daremos razon de quanto concierne á este cuerpo de la armada y exército español.

nobles destinados á formar completos oficiales de marina.

24. Contaba el nuevo alférez treinta años, y desde los once consumidos en la brillante y fatigosa carrera que acabamos de recorrer: le adornaba el fácil uso de las tres mas cultas lenguas de las vivas: poseia bien la madre comun de ellas; y merced á su educacion y constantes estudios, segun el testimonio expreso de todos los gefes del exército, pasaba por inteligentísimo matemático. Quizas el único entónces en España á quien fuese familiar la geometría sublime, que habia medio siglo embelesaba á Europa. Tambien se le estimó siempre por uno de los primeros dibuxantes que á la sazon florecian en ella: habilidad encantadora y utilísimo adorno de todas las carreras: provechosa en la milicia y de primera necesidad en los buques... ¿qué digo? segunda escritura, complemento de la al-

fabética, y que miéntras no se generalice se debe creer defraudado el género humano de uno de sus mas útiles auxîlios. Hasta en la escritura comun fue tan aventajado el marino novel, que con razon se estimó siempre de los primeros pendolistas de su edad; y pasando la suya de ochenta años, era todavía notable la belleza de su carácter y pluma. Ademas de estàs dotes de su espíritu y otras habilidades de gentileza sobresalia en él á lo sumo aquella virtud social, la cortesanía, que todo lo sazona, y hace las sólidas y fundamentales virtudes insinuantes y amables. Este es el retrato fidedigno del primer alférez de guardias marinas. Al nombrarle se habia hallado en quatro batallas campales, dos en Italia y dos de las mas decisivas en España, y en siete sitios, ora sitiado, ora sitiador, y se habia medido en quarenta acciones, las mas cubriendo granaderos, con los enemigos,

y habia sufrido por tres veces caer en poder suyo con las armas en la mano. Así consta de calificadas certificaciones de que á esta época podia formar un volúmen; pues en tomarlas de todos sus gefes tenia nimio esmero: señal no equívoca de su pundonoroso proceder. Todo justificó la eleccion, y lo que por entónces le distinguia el favorito intendente general, creador de la armada de los Borbones.

25. Segun la patente, que se le firmó á 1.º de mayo de 1717, le recomendó el rey el régimen, educacion y disciplina de los nuevos cadetes, para habilitarlos al servicio, encargándole la enseñanza de las facultades matemáticas y faenas de la milicia necesarias en los navíos, y aun en tierra si fuera del caso: ademas de otras incumbencias de la policía y gobierno interior en que, mas subordinado, debia entender baxo las órdenes de los primeros gefes.

26. Apénas creada la compañía de guardias-marinas, y formada una esquadra como milagrosa, se emplearon cien de aquellos á las órdenes de su alférez en la primera expedicion de Alberoni, que tambien lo era para todos, y que por lo tocante al mar se confió al marques de Mari, y el exército al de Lede. Navarro hizo asimismo las funciones de segundo comandante en la Real. Modestamente lo recuerda en una de sus obras, en que escribe: „Caller en Cerdeña es una ciudad mediana, residencia de los vireyes. Yo estuve en 1717, quando la tomamos, en el navío Real, haciendo de segundo capitan, y mandando cien caballeros guardias-marinas." Pero en otro escrito privado expresa: „que en esta primer campaña y conquista sentido y sonrojado del reprehensible descuido de nuestra nacion, viendo que no se hallaba sino con algunas débiles noticias de lo que era marina, qué contenia,

y de quantas partes se componia, y que solo conservaba algunos libros ó regimientos de navegacion, algunos diminutos vocabularios, tanto manuscritos, como impresos, ambicioso y corrido, y lleno del deseo de saber, resolvió aplicarse con la ayuda de la geometría y dibuxo á fin de probar si podia adelantar algunas noticias mas que pudiesen ser útiles al servicio del rey y á la nacion *." Al regreso, un incendio en su navío empezó á darle á conocer los multiplicados riesgos de su nuevo oficio, y proveerle de exemplos propios con que dictase precauciones á los venideros **.

* Carta al secretario de la Academia española, apéndice 8.

** ,,El año 1717 á la retirada de la conquista de Cerdeña... en el navío nombrado el Real de 64 cañones, mandado por el célebre capitan de navío don Cayetano Pujadas, como se traia un batallon de guardias de infantería y muchos oficiales generales, entre ellos el teniente general,

27. Mas costosa enseñanza, aunque no la tomase tan de cerca como Patiño, fue el desgraciado suceso de la esquadra de Castañeta, navío á navío aniquilada por los ingleses en el mar de Sicilia sobre cabo Páxaro el año de 1718. No se echó de ménos en este infausto

marques de S. Vicente, hoy dia príncipe de Belmonte, como el comandante era espléndido, duraba hasta las nueve el fuego de las cocinas. Se pegó fuego al costado del navío, reconociéndole por el gran humo que levantaba. A la voz de *fuego fuego* todo el equipage y soldados subieron arriba con tal vocería y con tanto atropellamiento, que aunque se hubiese tirado un cañonazo, era imposible oirlo. Todos los oficiales nos juntamos, y á fuerza de puñadas y empujones hicimos baxar toda la gente que estaba en el pasamano del portaló, cuya faena duró mas de dos horas. Y habiendo llamado los carpinteros, desguazaron el rumbo donde salia el humo, que ya se hacia llama, y en ménos de un quarto de hora se apagó con seis hombres." (Máxîmas militares y políticas del marques, pág. 122, núm. 6, §. de Particularidades generales).

dia el natural valor de nuestras tripulaciones: la nueva tropa de marina, que se salvó del combate, mereció por su bravura los puestos de mas peligro en el exército, y siempre estuvo en la vanguardia. Ni en los españoles que mandaban buques se echó tampoco de ménos sangre fria y buena voluntad. Ya algunos de los navíos eran de la esmerada construccion de los astilleros reales; y el guipuzcoano que mandaba en gefe, criado desde page á bordo, tenia no vulgares conocimientos de las facultades de constructor y piloto, á lo qual debia no injusto renombre. Solo se echó de ménos en todos ciencia naval, disciplina en las evoluciones, y táctica de esquadras. Esto bastó para que en pocas horas quedase España sin su naciente armada *. Comprobó pues este me-

* „Hágase memoria de lo que sucedió en Sicilia el año 1718, donde por la confianza que no habia por la inferioridad de navíos: por la po-

lancólico dia que de nada sirven buenos navíos sin buenos oficiales; que buques se pueden lograr en pocos meses, y apénas en muchos años de sólidos estudios quien dignamente los maneje.

28. Formar estos oficiales y criarlos en su academia fue desde esta época el empeño de Navarro, ya con la distincion de teniente coronel de infantería, con que se le condecoró á 31 de octubre de 1719 *en contemplacion á su mérito personal, y no por establecimiento del empleo de alférez,* que solo debia

ca órden, y sin necesidad precisa, se perdieron los navíos que teniamos, habiendo expuesto esta pérdida á que pereciese en aquella isla todo aquel florido exército tan victorioso contra los alemanes. Costando al rey mas de doce años en volver á formar navíos que hiciesen cuerpo de armada, pues tantos pasaron desde el año 1718 hasta el año 1730 que se empezó nuevamente á tener navíos buenos y malos." (Máximas, pág. 128, núm. 18 del §. anteriormente citado.)

tener el grado de capitan como estaba resuelto. A pesar de sus anteriores estudios, dice el mismo que emprendió desde entónces la traduccion del diccionario de marina frances y holandes, y se procuró quantos libros antiguos y modernos de todas lenguas pudo, con tal que tratasen de marina. Recogió manuscritos patricios y extrangeros; y no contento con este estudio privado, se puso á la escuela de uno de los mejores contramaestres del rey, hermano de Mr. Boyer, y tuvo constancia de ir cerca de un año todos los dias á la enseñanza del primer práctico de los arsenales, é hizo construir á su vista un pequeño navío para consolidar su especulativa.

29. El plan de tareas literarias, que se propuso, era tan vasto como bien meditado. Queria tratar primero de la teórica de la maniobra, en segundo lugar de su práctica, luego de las ciencias

necesarias para gobernar un buque, obra que denominó el capitan de navío instruido; despues de las evoluciones de las esquadras, trabajo preciso para sus generales; que siguiese el conjunto de la construccion y aparejo de los baxeles; y finalmente el diccionario universal de marina. En lo primero y segundo queria manifestar los principios científicos del arte y su mejor y mas fácil aplicacion; luego formar con ellos el individuo marino; y una vez formado, instruirle como debia mandar á muchos en esquadras; y por último en los dos postreros libros hablar con todos para demostrarles las varias configuraciones del mundo facticio, obra del marino, y en que este habita siempre que desempeña su mision, y el complicado y exótico lenguage que en este ondulante pueblo se usa y exercita. Proyecto tan vasto lo desempeñó en su total; mas como las varias incidencias de su vida

fueron causa de que este órden se alterase, y se reduplicasen algunos trabajos; daremos razon de ellos segun la cronología que señalan los tomos que tenemos á la vista, para sacarlos de algun modo del olvido y obscuridad en que yacen. Son las obras ménos conocidas, así como las mas útiles de Navarro, y en que no tomó parte la casualidad, el favor, ni la fortuna.

30. La primera que perfeccionó, y que en 1723 ya podia ver la luz, fue el tomo de las evoluciones navales. Sin duda porque su ignorancia habia dado márgen á los recientes descalabros, y entónces como el conocimiento mas urgente era en el que nuestros marinos estaban mas visoños. A la verdad desde que los buques mudaron sus fuegos de la proa al costado, la táctica naval mudó de posiciones y reglas. Los vencedores de Lepanto, que tan diestros manejaban los cuerpos de galeras, eran los

mas atrasados en el manejo de esquadras de navíos. Porque siendo el infeliz siglo XVII el de la decadencia de nuestra armada, en este mismo siglo tres potencias marítimas, quando aliadas, quando beligerantes y siempre en rivalidad, se vieron en precision de emplear sus numerosas esquadras con sistema y órden para conseguir en un dia de combate el mayor efecto de estas fuerzas movientes. El duque de Yorck, el príncipe Roberto y Blak; Opdam, Ruyter y Tromp; Duquesne, Tourville y Estrées con otros ilustres almirantes sus contemporáneos pusieron por obra los recursos que les dictó su genio marinero en los combates de sus dias, en que á veces concurrieron doscientos navíos de alto bordo. Desde 1672 en que por primera vez el duque de Yorck, despues Jacobo II de Inglaterra, presentó su esquadra en bien formada línea, empezó á tener cierta regularidad y máxîmas

constantes la guerra y combates sobre las aguas.

31. Pues de todas estas acciones aisladas quiso formar un sistema de doctrina cierto religioso matemático, reduciendo á reglas para los venideros los exemplos de los antepasados; que las prácticas de nuestros abuelos son teóricas para nosotros: verdad sin réplica, que debe confundir á los rutineros de todas profesiones. El jesuita Pablo Hoste, socio de Tourville en la mayor parte de sus bien desempeñadas empresas, y por lo mismo testigo ocular de las maniobras de muchas esquadras de las potencias del norte, dado á este estudio y recogiendo las observaciones de los mas hábiles generales del gran siglo de Luis XIV, publicó en 1697 su *Arte de las armadas navales, ó Tratado de las evoluciones*: obra maestra en su clase; y aunque la primera de este argumento, obra que dexó poco que enmen-

dar á los escritores sucesivos.

32. Esta fue tambien la primera que se propuso hacer española don Juan Josef Navarro. Para adaptarla manejó con cierta licencia el original; no porque no sea un modelo de órden geométrico, y en esta dote comun de los escritos franceses uno de los mas aventajados exemplares; sino porque para obtener el mismo fin debian diferenciarse los pormenores. Hoste habló á una marina á la sazon bien organizada, en el colmo de su gloria, y á cuya frente habia victoriosos mariscales de Francia, formados en la mar y en los combates: Navarro á una marina que se trataba de regenerar, introduciendo en ella los estudios de otras para elevarla al nivel de su antigua y anublada gloria. Con esta mira puso de suyo en la traduccion un proemio en que da suficiente idea de las primeras y modernas esquadras, y añadió un capítulo muy cumplido de ins-

trucciones, máxîmas y avisos para sus comandantes generales, ora al tomar el mando, ó hallándose en la mar, ó en el arduo empeño de un combate: capítulo en el dia tan útil como en aquel que se dictó. Otro no menos provechoso aumentó asimismo en que prescribe las reglas de un desembarco; sin duda porque vió el de Cerdeña en que le cupo parte muy principal, y entendió lo que aconteciera en Sicilia; y porque en la época en que disponia su libro alcanzaba perspicaz que esta maniobra debia ser freqüente en los armamentos españoles. Quan seguro fuese este juicio se verá muy luego.

33. Hechas estas y otras oportunas adiciones reduxo á cinco los seis libros de su original, aunque sin separarse de la doctrina de sus cinco órdenes de marcha, y como de ellos se pasa á la línea de combate ó la inversa, y de las variaciones voluntarias ó forzosas que pueden

acaecer en una esquadra. Por este menor volúmen economizó la profusion de doscientas nueve láminas ahorrando cincuenta; pero las suyas por su delicado lápiz y correccion de dibuxo son de un efecto y gusto muy superior á las francesas. Como las ochenta y nueve banderas que añadió de los soberanos y pueblos marítimos, y las quarenta que copió del original, tambien le son muy superiores. Hoste apasionado de Tourville, que era su héroe, y de los esforzados marinos de su edad y nacion, y tambien con discreto acuerdo queriendo mezclar la dulzura de la historia con la aridez de los preceptos, y con la sana mira de autorizar estos descubriendo sus fuentes, y asimismo por manifestar el resultado de que eran capaces sobrecargó su obra de exemplos, y cada uno de elogios á sus nacionales. Quando los franceses condenan las jactancias de otros pueblos se olvidan del

estilo de sus escritores del reynado de Luis XIV. Navarro no cercenó del todo estos exemplos, como executó despues el vizconde de Morogues; pero los reduxo á la mitad, cercenándoles tambien quanto no era pura enseñanza. De los omitidos es el brillante de la batalla de Lepanto, primero de los que acota el frances. Aunque en él nos haga lisonjera justicia; sin duda porque aquel género de pelea no lo estimó ya de uso, lo omitió Navarro. Omitió tambien el de la *Invencible*, porque en él Hoste nos sobrecargó de dicterios, que trasladó de otros libros, acaso con apasionada injusticia. Pero en los exemplos que conservó el traductor, creyéndolos precisos, no calló la desgracia que padecimos en 1676 por esperar dados fondo en Mesina: así como añade de suyo para dar á entender el diverso manejo de las fuerzas segun las circunstancias, que en el reciente infortunio de 1718 hu-

biera sido buen consejo haber dado fondo en la torre del Faro y ensenada de la misma infausta Mesina, defendiéndose con sus baterías y brulotes, y con el curso bien entendido de las corrientes.

34. Con menos variaciones muchos se hubieran apropiado la obra graduándola ya como original. El modesto don Juan Josef Navarro la anuncia como una mera traduccion, atribuyendo su mérito al jesuita frances; y con unos preciosos dísticos, que repitió en la mayor parte de sus tareas literarias, hace ver como todos repetimos lo ya escrito, y unos á otros nos copiamos *.

35. Por último Navarro, todavía teniente coronel, sienta en esta obra que si á España le conviene tener tropas de

* Quisquis est, ò lector, nostro tu parce labori:
Quæ sunt dicta modo, dicta fuere prius.
Et quæcumque meo parvo sunt scripta libello,
Ut mea non mea sunt, sic tua non tua sunt.
Franciscus Juntinus in spec. Astr.

tierra, mucho mas la importa mantener armadas: verdad que en su pluma y en la del sabio marques de Santa Cruz de Mercenado convence de su certeza, al paso que acrisola su patriótica ingenuidad. Navarro español del siglo XVII, y que sirvió á la casa de Austria, sienta que Luis XIV dió escuela de guerra terrestre y marítima á toda Europa. Y Navarro en la soltura y licencia de la milicia desde que tuvo fuerzas para manejar un esponton, sienta en su obra: *que el ocio en tierra es padre de la ignorancia; y de los vicios y desgracias, é infamias en la mar*. Quiere que los gefes prohiban que los oficiales del rey embarquen mercaderías.... porque los oficiales dados á la ganancia olvidan con facilidad el honor y la disciplina. Prescribe que un general no debe empeñarse el primero ni temerariamente; que observe, que mande, que haga obrar á los demas. Finalmente encarga que el

general llame á su casa los comandantes, y en una mesa con rumbos y navíos de plomo haga las evoluciones, y luego con botes y lanchas las practique en el mar, y cada gefe haga lo mismo con otros subalternos. He aquí dos pensamientos utilísimos: de los quales el primero se echa todavia de menos entre otros que perfeccionaran nuestras academias de guardias-marinas; y el segundo es el que generales de crédito han procurado realizar; siendo ambos en su conjunto las útiles conferencias que prescribe la sabia ordenanza del dia, y contra las que al publicarse se desencadenó la holgazana ineptitud.

36. Tal es la sucinta idea de la táctica de Navarro, que yace como todas sus obras en un completo olvido. Hoy, al cabo de un siglo de trabajada, le haria honor el que viese la luz pública, pues hoy mismo ilustrara todavia á nuestros marinos. A pesar de las leves correccio-

nes de Morogues, de los estudios de Pavillon, y de los caprichos impracticables d' Amblimont, y de las juiciosas reflexîones de Le-clerk y del novísimo Ramatuelle, el fondo de la ciencia naval se halla en aquel jesuita, que fue su primer maestro é introductor, si no en los buques, en las academias; y por tantos títulos su obra merece ser consultada en castellano. Y si tal vez la severa crítica puede mirar con sobrecejo que un religioso dicte leyes para que se destruyan recíprocamente los humanos, haciendo mas prontos y completos los destrozos navales; el que un militar y marino traduxese y mejorase un trabajo tan útil en su profesion, solo es digno de alabanza y estima. *

37. A esta su primera labor litera-

* El original de esta obra y todos los que citaremos en lo sucesivo los posee hoy la excelentísima señora marquesa de la Victoria y del Real-transporte, nieta y única descendiente de

ria siguió en el año inmediato de 1724 el tomo primero de la teórica y práctica de la maniobra. Dedicólo al nuevo y jóven monarca Luis de Borbon, que por lo fugaz de su reynado acaso no obtuvo otra dedicatoria; y de seguro no tuvo otra de libro de esta laya. En ella, sí bien escrita con el infeliz estilo de moda, y que se refinaba en este género de epístolas, despues de haber fundado con sólidos pensamientos la importancia de una marina, dice: „No quedaria satisfecha mi forzosa ley, si conociendo estas y otras importancias graves, y ha-

don Juan Josef Navarro, á cuyo favor y amistad debimos que nos las dexase reconocer libremente y extractar.

El tomo de táctica es en folio de marca, y consta de sesenta y nueve útiles con ciento cincuenta planitos de evoluciones, quarenta de banderas de señales, y otros quatro de las banderas de soberanos de Europa, que suben á ochenta y nueve, todo dibuxado y escrito de su puño con rara propiedad y especial viveza.

biendo sacrificado por la Real corona de V. M. en treinta y seis funciones de guerra la sangre, rubricando con la de los enemigos la hoja de mi espada, no aplicase á las de este libro el cañon de mi pluma, en tiempo que han estado suspensos los estrépitos marciales, para dedicar á V. M. hasta mis propios pensamientos." A la verdad, no eran inventos suyos los de esta obra, * eran sí muy

* „Teórica y práctica de la maniobra de los navíos con sus evoluciones, dividida en tres tomos. El primero se divide en tres libros, de los quales el primero da una idea general de definiciones matemáticas, de álgebra, estática, hidrostática y mecánica. El segundo las definiciones de las líneas curvas y su construccion, particularmente las que se necesitan para la inteligencia de la maniobra: y en el tercero la teórica de la maniobra de los navíos.

En el segundo tomo se halla la práctica de la maniobra (con las voces marítimas que se estilan en los navíos del rey nuestro señor, y con el diccionario marítimo ó explicacion de los términos al márgen) para todos los accidentes ó

del caso para que nuestra marina, y en especial la noble juventud encomendada á Navarro, no caminase y obrase á tientas en una parte príncipe de su oficio. Y como el frances Renau, y el holandes Huygens, los suizos Bernoulli y el aleman Leynitz hubiesen inventado cálcu-

casos generales que le pueden suceder á un navío, tanto en bueno como en mal tiempo: el modo como se construye un navío y se apareja con toda su arboladura y xarcia.

Y en el tercer tomo las evoluciones navales mas admitidas y propias para la instruccion de un general de mar.

Lo dedica al señor don Luis I rey de las Españas por mano de don Josef Patiño, intendente general de la marina de España, y del consejo de órdenes, el teniente coronel don Juan Josef Navarro, alférez de la compañía de caballeros guardias-marinas. Año 1724."

Es un tomo en folio semejante al anterior. Contiene setenta y ocho páginas útiles. Está completo y con muchas figuras matemáticas, las mas de secciones cónicas y curvas mecánicas. Todo trazado de su mano.

los sublimes, y los hubiesen ensayado en las propiedades de un navío y en los elementos donde obra, dando, aunque no exâctos de errores y falsos supuestos, recónditas y preciosas memorias sobre tan intrincados puntos: el español Navarro, que entendia sus idiomas y aquella nueva lengua de la geometría, hizo suyas estas vigilias. Refutando á menudo al frances, y siguiendo las críticas de los otros, completó su escrito, el primero de esta clase que se explicaba en castellano. No fue pues inventor, sí un excelente discípulo. En los dos libros con que empieza este tomo hay perspicuidad y órden, y continuas muestras de que sabia bien quanto en su edad se sabia de cálculo. Quiso hacerlo comun en la real armada y en castellano; mas no lo quiso el destino que dexó oculta tan bien desempeñada labor.

38. El año siguiente de 1725 ya tenia concluido su tercer tarea, que titu-

16: „*El capitan de navío de guerra, instruido en las ciencias y obligaciones de su empleo.* El asunto está tan bien desempeñado que hoy mismo seria muy útil y provechosa su publicacion. De disciplina de abordo, cosa tan necesaria, y de la multitud de advertencias y máxîmas de que debe estar lleno el capitan de un buque, poco ó nada tenemos fuera de lo que sabiamente prescriben las ordenanzas navales, que no pueden ni deben desmenuzar estos pormenores. * Si el libro de que damos noticia

* „El capitan de navío de guerra instruido en las ciencias y obligacion de su empleo: tomo segundo dedicado al príncipe nuestro señor por mano de don Josef Patiño, del consejo de S. M. y su secretario en el despacho de Indias y Marina: por el teniente coronel don Juan Josef Navarro, alférez de la compañía de caballeros guardias-marinas. En Cádiz año de 1725."

Son ciento y ocho páginas útiles, escritas en papel de marca de su puño, y enquadernados como los tomos anteriores.



hubiese visto en su tiempo la luz, el que en nuestros dias dedicó á la misma materia el malogrado Churruca, colectando en uno quanto dice la ordenanza y otras instrucciones modernas, hubiera tenido un dignísimo modelo; y con los dos contara el hábil general, que hoy se dedica á tan importante como poco ventilado asunto. De ocultarse tan provechosas lucubraciones se origina que siempre estamos empezando, siempre en una perpetua niñez. Pueda el almirantazgo español hacer inmortales los trabajos marinos. *

* Si la primera traduccion del padre Hoste, que hemos visto trabajó Navarro en 1723 hubiese salido á luz como merecia, no se hubiera dedicado á la misma idéntica tarea el teniente de navío don Blas Moreno y Zavala en 1744, el capitan de navío don Juan Lombardon en 1770, y en nuestros dias el de igual grado don Pedro de Leyva. Estos estudiosos marinos, dirigiendo sus vigilias á otros libros, hubieran enriquecido con quatro obras distintas la ilustracion nacional.

39. Pero para conocer el verdadero mérito de don Juan Josef Navarro en este escrito, es de trasladarse á la época en que lo presentó. Hoy nuestros marinos, miembros todos de un cuerpo que conserva sistema y unidad, formados todos en las academias erigidas para su instruccion, gozan de iguales y sólidos principios y conocen su necesidad, al paso que cooperan al lustre y crédito de aquel cuerpo sin intestinas rivalidades ni partidos. Entonces, muy distantes de esta feliz constitucion, estaban los oficiales de marina divididos formalmente en dos clases, y sus intereses muy opuestos entre sí: solo era una en ambos

Por falta de auxîlios ninguna de las quatro traducciones se imprimió; y de estudio tan necesario estuvo la real armada sin libro en castellano, hasta que en 1776 don Josef de Mazarredo, entonces como Navarro alférez de guardias-marinas, y bebiendo como él en las mismas fuentes, dió sus conocidos *rudimentos de táctica*.

cuerpos y urgente la necesidad de instruirse. Los del ilustre cuerpo de galeras, cuyo teatro circunscribia el mediterráneo, miraban hasta con desprecio aun la maniobra escasa y sencilla de sus buques: la espada y el cañon de su cruxía eran sus ídolos, ocupados solo en acumular triunfos á su poco instruido valor. Los del océano, hijos de las aguas, mecidos en las grandes cunas de los galeones de alto bordo y familiarizados con las rutinas á que debian tantos casuales aciertos, miraban con indecible desden toda sabia teórica á que ellos ya no eran flexîbles, y de que procuraban desviar á la dócil juventud. Es menester considerar por qué grados llegaba un marino de nuestra costa del norte á ser capitan de mar, y con nuevas fatigas á serlo de mar y guerra, para convenir en quan descabaladas eran sus prácticas y toscos sus conocimientos.

40. A fin de completarlos trabajó el

alferez de guardias marinas esta obra, en que sin aparato científico y con suma claridad comienza en los once capítulos del libro primero dando nociones de la aritmética, geometría y cosmografía, de esfera, geografía é hidrografía, de óptica y navegacion. Introducido despues en la maniobra reduce lo que dixo en la obra de arriba, y se extiende en la práctica á todos los principales manejos de las velas, y modo usual de llevar con ellas los rumbos apetecidos ó los menos desfavorables. Todo obstenta exâctitud, concision y claridad. De este primer libro pasa al segundo mas propiamente suyo: da máxîmas y avisos á los capitanes de navío: fixa sus calidades, describe la penosa vida de abordo, enseña el exercicio de todas las armas que guarnecen un navío, previene como se debe llevar el diario y derrota, y como entenderse por medio de señales con otros baxeles. Prescrito y

enseñado todo esto discurre sobre las guerras y combates y abordages marítimos: como en la ocasion se disponen estos terribles actos; y finalmente concluye con advertencias para malos tiempos y enfermedades de la tripulacion, cerrando el libro la urbanidad de los saludos. Sobre todo lo dicho descuella el mérito de su plan de combate. Supuesto el navío de sesenta cañones y de seiscientas quince almas su dotacion, se esmera en distribuirlas para su mejor empleo en este último fin de la disciplina y centro de las atenciones de un digno capitan. A este aconseja que sepa las lenguas vivas, y que embarque sujetos á quienes sean familiares. Que él lo esté en las artes marinas y guerreras, instruido en la historia, y en particular en la de su profesion. Que aumente quanto pueda los mozos pages de que se forman los mas expertos marineros. Que mire y se desvele por el abrigo de es-

tos: porque *mojados se vuelven de buenos malos.* Y que él jamas se desnude en la mar: que no comercie.... * Pero seria dilatarnos mucho repetir todo lo bueno que contiene y abraza esta obra. De su argumento hay todavia poquísimo, y entonces nada habia: entonces tras de excelente era única; y aun hoy seria aplaudida como necesaria.

41. La constitucion del servicio marítimo hace esencialísima la mayor instruccion posible en los subalternos. Desde que se les confia una guardia abor-

* Hablando en otra de sus obras de que los buques mercantes no lleven la misma bandera que los navíos de la real armada (como se ha dispuesto ya) para evitar desayres, y que en caso de apresamiento no vocifere el enemigo que se llevó un buque del rey, repite: „No se puede apropiar nadie lo que no tiene. Los mercaderes sus armas son la ganancia, y su guerra es el provecho. Y los de guerra su provecho es la honra y la obediencia, siendo los brazos y voluntad de ofensa ó defensa de sus reyes."

do, es decir, quando mas tarde de simple teniente de navío, es preciso contar con sus aciertos; y el descuido ó ignorancia en sus funciones puede ser fatal y funesto al propio buque, y aun á la esquadra con que navegue. Problemático acaso qual general el marino ó terrestre necesita de mas saber y le apuran mayores cargos; carece de duda quanto mas se exîge del subalterno de marina, de quanto mas es responsable. Todo crece con sus primeros grados, y ya en el de capitan de navío se forma un conjunto que por ventura es para pocos llenar sus números. Pues sin buenos capitanes inútil es el exquisito saber del supremo gefe. En la guerra de mar en balde estará el mando confiado á un leon si los buques los montan imbéciles corderos. Como cada baxel obra con tal independencia, y en tantos casos aun fuera de la vista del general, y estas ocasiones son tan momentáneas y fugi-

tivas, si el capitan de cada buque no sabe tomar un partido seguro y expedito, ó no está en estado de adivinar lo que se le mandaria de conocer su situacion, y de maniobrar como si de hecho se le hubiera mandado, no es idóneo ni suficiente para montar un navío. De aquí la oportunidad del trabajo de Navarro; y de aquí que aquella será mas respetable marina que sobre todo tenga mas capitanes instruidos.

42. Mientras tanto que se ocupaba en estas tareas ascendió Patiño en 1726 al ministerio de marina, y de una vez fixó Navarro su carrera en este cuerpo, hecho capitan de fragata el 28 de marzo de 1728; lo que le estimuló á continuar una obra muy recomendada por aquel activo gefe. Aunque él mismo le dió en Cádiz, siendo intendente general, las célebres disertaciones de los hermanos Bernoulli acerca de la teórica de la maniobra para que las traduxese; con

todo á instancias suyas antepuso Navarro el tratado sobre su práctica como á la sazon mas urgente. Enviados á conferenciar con él los quatro primeros y mas hábiles contramaestres del departamento, oidos á boca y por escrito por el transcurso de algunos meses, citados ante Patiño, y siempre discordes entre sí; * fue el último resultado convenir que hombres de mera práctica y rústicos no son á propósito para dictar reglas ni elementos. Inservible pues el alcoran que fraguaron aquellos marineros, se impuso Navarro la pension de refundirlo con arreglo y sistema: ímproba labor que le ocupó desde 1724 á 1729. Concluida se le proporcionó que viniese su protector Patiño á recibirla de su mano; pero tambien á negarle su favor, cambiando en mala voluntad su anterior benevolencia. Como este suceso re-

* Véase el apéndice núm. 8.

trasó, y aun cortó por entonces las tareas literarias de don Juan Josef Navarro, y fue sin duda el motivo de que no viesen la luz pública, y lo sacó otra vez al teatro de las armas, es conducente no omitir su circunstanciada noticia. El lector tomará una leccion provechosa en esta muestra de la moral de las cortes.

43. Isabel Farnesio, segunda esposa de Felipe v, apagó en un minuto el favor de la princesa de los Ursinos, déspota de la monarquía mientras vivió la reyna saboyana. El rápido pero brillante ministerio de Alberoni, que heredó todo el poder é influxo de aquella favorita, habia concluido con la guerra del año de 19 mas declarada contra el cardenal-ministro que contra su amo. Voluntariamente descendió Felipe de su trono; y casi con violencia le ocupó otra vez por el malogramiento de Luis I: grandes mudanzas acaecidas en el año de 24. En el siguiente corrió Riperdá

como una exhalacion á su trágica catástrofe. Y suplantado el antiguo ministro Grimaldo por el guipuzcoano Orendain, que habia sido page suyo, y ya por el inesperado é impolítico tratado de Viena era marques de la Paz, este y Patiño estaban al timon del gobierno. Felipe v despues de veinte y ocho años de un reynado texido de campañas casi continuas y á qual mas sangrientas, habiendo contado por amigos y enemigos todas las potencias de Europa y hasta su misma casa y familia; despues de tantos tratados y congresos, laberintos de intrincada y contradictoria política; de tanto embaxador frances, en el hecho tutores y regentes del rey y de la monarquía; de tantos ministros que perdian su confianza, y de tanta intriga, cobró hastío ó dió riendas á su nativo desden á los negocios del gobierno, á punto que á veces era invencible su tedio al hechizo del reynar. Para sacarlo

de sí mismo fue la corte á Badajoz á la doble entrega de las princesas de Astúrias y el Brasil; y concluido el cange vino á Sevilla, y de allí el 21 de marzo á la isla de Leon. En ella disfrutó el grandioso y nuevo espectáculo del arsenal de la Carraca, vió votar al agua el navío Hércules, primero que se construyera en aquel departamento, y dar fondo la flota de galeones mandados por don Manuel Lopez Pintado. Conduciendo treinta millones de pesos alentaban las altas miras de la reyna sobre la colocacion de sus hijos en su herencia de Italia.

44. En Cádiz visitaron los reyes el mas brillante de los establecimientos de Patiño, los guardias-marinas. Y al hacer éstos en su academia vistosa muestra de sus habilidades, se hizo notable la destreza en la danza noble del alférez Navarro, todavía galan aunque de quarenta y dos años cumplidos. In-

formáronse los reyes de sus prendas y servicios, de la excelencia de su dibuxo, y por todo le cobraron particular inclinacion. Felipe v, aunque huyendo quanto podia el trato de las gentes, era siempre el alumno de Fenelon: así en aquel su voluntario abstraimiento se ocupaba de continuo en las aficiones que radicó en él su esmerada crianza. Asocióse á estos solitarios recreos á don Juan Navarro, que por tantos capítulos debia congeniar con su rey. En un papel que para noticia de sus parientes dexó firmado, explicando el nuevo escudo de armas que se forjó desde entonces (á la verdad sin consulta de los principios de la heráldica, ni uso de autoridad competente) en aquel papel sobre sus blasones escribe: ,, Asimismo las he añadido de una parte mas de unos efumines ó papeles hechos por mano de nuestra reyna y señora doña Isabel Farnese sobre un campo negro.

Nacido de que, habiendo el 28 de febrero de 1729 venido á Cádiz los reyes don Felipe v y su muger la referida reyna doña Isabel Farnese, y tenido noticia, por haberme visto danzar en su real presencia en la academia real de guardias-marinas, de mi corta habilidad de dibuxar con la pluma, por espacio de catorce noches continuas en la isla de Leon y en casa de Mr. Macé merecí el que me viesen dibuxar, habiéndome hecho sentar en su misma mesa, donde solamente el rey, la reyna y yo estábamos. Y como el rey nuestro señor dibuxaba de una invencion suya, formando las sombras con el negro del pábilo de la vela, me envió S. M. algunos pinceles de papel (llamados efumines) con los quales me enseñó el modo de sombrear con ellos. Estos los hacia la misma reyna con su mano; y á memoria de mis descendientes he formado parte de mi escudo, poniendo en

campo negro, que denota el negro del pábilo, los papelitos de plata, que fueron en todo diez y nueve, por parecerme exôrbitante honra el singular favor de merecer su real conversacion y amistad *."

45. Estas mismas honras despertaron los zelos del ministro, que desde entonces miró á Navarro algo mas que desdeñoso. La sequedad con que le anunció el ascenso á capitan de navío, gracia que á la sazon debió al rey **, fue seguida de su destino al navío San Fernando de sesenta y quatro cañones, para alejarle de la corte. Quizas aquel hábil y afanoso ministro en Navarro (cuya vida y no elogio nos hemos pro-

* Apéndice, núm. 5.

** Habiéndose dignado el rey de conceder á V. S. el empleo de capitan de navío de la real armada, lo participo á V. S. para su inteligencia. Dios &c. Isla de Leon 17 de marzo de 1729.=Josef Patiño.

puesto escribir) notó pasos y gestiones que le pusieron en alarma. Navarro era muy amante de gloria y no perdonaba fatiga, aunque por medios legítimos y honrados, para darse á conocer. En esta coyuntura propuso la mejora de los exercicios de fuego; presentó el atinado discurso que ponemos entre los apéndices acerca de abandonar los presidios menores de Africa: discurso lleno de conocimientos históricos y miras sanas de economía política y razon de estado; y segun se colige de otras obras suyas comunicó pensamientos útiles en materias de buen gobierno. Patiño hechura de un cardenal, cuyo nombre estaba en exêcracion; Patiño, cuyo valimiento habia padecido mas de un eclipse, y que habia visto en sus dias á otros hombres de calidades inferiores al nuevo capitan de navío asaltar las primeras sillas; que á este notaba igualmente acepto á los dos

augustos, de quienes recibia señales duraderas de favor, ora en el anticipado ascenso, ora en una pension de ochenta y cinco escudos mensuales, gracia considerable para tiempos tan estrechos, temió por ventura un rival peligroso que le arrebataria la palma de consumar su regeneracion de la real armada, en que con mas conato que acierto en el total de medios conducentes se ocupaba todo. Por eso procuró apartar á Navarro de la fuente de los ascensos y destinos. Es doloroso que en la conducta de hombres de verdadero mérito se noten estos vacíos; pero es preciso no ocultarlos misteriosamente quando se trata de darlos á conocer.

46. El rey, que miraba baxo otro aspecto al nuevo capitan de alto-bordo, le prevenia por medio del mismo Patiño siguiese su antiguo modo de dibuxar; porque no se borrasen sus trabajos con que S. M. adornaba su gabine-

te *. En tanto el dibuxante llamado siempre á cosas de mas momento presentó en esta coyuntura un modo de simplificar el exercicio de cañon á bordo de los baxeles. Solo obtuvo la fria respuesta de que se daria la órden conveniente á su tiempo en la esquadra que se aprestaba**. Poco adelante recibió la

* « El rey me manda decir á V. S. que los dibuxos que envia delineados ó que enviare, no lo sean con el color del pábilo, bien sí con lápiz para que no se borren. = Coto de Oñana 6 de abril de 1729. = Josef Patiño." Quan dignos fuesen de este cuidado y del honor de arriba se infiere del voto de don Juan Agustin Cean. Este severo conocedor, ignorando todavía que juzgaba al marques de la Victoria, escribe: « Representan (ciertos dibuxos de los suyos) dos paises con figuras tan bien dispuestas y tocadas con tal gracia y correccion, que parecen unas exâctísimas copias de Callot; y si no lo son, don Juan Josef Navarro habrá sido el mejor dibuxante de su tiempo en España." (Tom. 3, dic. de los artistas, pág. 227).

** Sevilla 24 de mayo.

de que era voluntad del rey se hallase en el puerto de Santa María, donde se trataba pasase lo ardiente del verano, el mismo dia de la llegada de S. M. *. Por ventura contribuyó no poco su presencia, trato y habilidades á neutralizar los impulsos que manifestó de encerrarse de nuevo en S. Ildefonso. Finalmente al regreso de la corte se le mandó unirse á ella en Sevilla.

47. Entonces fue quando Navarro presentó al ministro su trabajado tomo sobre la maniobra de que hemos dado razon. Él la da del éxîto diciendo: „Lo tomó gustoso el excelentísimo Patiño, y se quedó con él sin que me valiesen ruegos ni instancias vivas para que me

* El rey me manda decir á V. S. que el mismo dia en que S. M. llegue al Puerto de Santa María se halle V. S. en aquella ciudad. Y lo participo á V. S. para su cumplimiento. Dios &c. Sevilla 31 de mayo de 1729.=Josef Patiño.

lo volviese. La idea fue conocida; pues logrando yo en este tiempo por algunos meses el estar quasi todas las noches á los reales pies de S. M. dibuxando en su misma real mesa, iba sepultando el crédito que podia darme el libro y todo lo que podia producirme algun honor: por cuyo motivo procuró por políticos pretextos enviarme á Indias, y á la vuelta á Oran, y no hubo cosa que no intentase para cogerme en alguna falta á fin de aniquilar la generosa afición que debí á SS. MM.... notoria historia que modestamente he sufrido sin queja; pero no escondida á los que saben todos los pretextos de que se valió para abatirme, de los que Dios me libró con mi inocente conducta; pero á costa de haber perdido las esperanzas y de haberse disipado la inmediacion tan prometida de su real boca y en su real séquito * ".

* Apéndice, núm. 8.

48. Por estas expediciones de que vamos á tratar cortó don Juan Josef Navarro el hilo á sus estudiosas tareas quando el sabio Fontenelle, ya noticioso de su mérito, le exhortaba en nombre de la Academia de las ciencias á perfeccionarlas. Damos íntegra entre los apéndices esta honrosa é inédita epístola, porque es como de su autor, y explica el científico incidente de tan ilustre correspondencia, siendo un voto mas y tan calificado de quanto debieron las letras á la proteccion de Luis el grande *.

49. Separóse Navarro de la corte en marzo de 1730 al salir esta de Sevilla para Granada, ocasion muy oportuna para que pareciese natural su ausencia. Y su viage de almirante de galeones empezó el 26 de Junio, en que dió la vela de Cádiz en el S. Fernando,

* Apéndice, núm. 6.

y se concluyó el 29 de setiembre del año siguiente en que fondeó en la propia bahía.

50. Mandó esta indiana comision el marques de Torre nueva, á cuya verdad y noble corazon debió años adelante, y en circunstancia muy crítica, un testimonio irrecusable de la gratitud de Navarro y su amor y reverencia á la real persona, testimonio que le puso á salvo, como veremos, de una total desgracia, efecto todavía de las maniobras del rezeloso ministro. No se conserva el diario ni la cuenta de esta navegacion, que duplicada remitió á la corte, todavía en Sevilla; ni el vado que dió á los especiales encargos que llevó de la reyna, que denotan la instruccion de esta soberana, y quanto fiaba de la del marino *. Consta de otros escritos que en este viage concibió su utilísimo

* Apéndice, núm. 7.

invento de numerar las banderas y parearlas, de que hablaremos; que trazó su derrota en la carta como se celebra en los famosos viages modernos, cuyo planito el general Serrano arrancó de su diario para remitirlo á la corte *, y

* Discipl. milit. de las armadas, de que trataremos §. 24 de los diarios y de los pilotos.

,, Esta consideracion me ha hecho confirmar quan util sea á nuestra marina lo que yo practiqué en el viage de galeones el año 1730 de haber formado un plano grande desde Cádiz hasta toda la América, en que fuí notando desde el dia de mi salida de la bahía dia por dia todas las cingladuras por latitud observada y estimada, como por las longitudes estimadas el camino andado, marcando en el mismo plano toda la variacion de los vientos con poner un mascaron ó pequeño éolo con unas rayas paralelas al viento que señalaba la aguja. Este plano lo arrancó el señor don Antonio Serrano de mi diario, y lo remitió á la corte. Y confirmándome de quanta importancia sean estos semejantes visibles diarios, donde le manifiesta á un golpe de vista dia por dia todas las cingladuras de qualquier viage.......... los vientos

que desde entonces ya estaba convencido de quan erradas eran las supuestas economías, y la preponderancia de los individuos de cuenta y razon *. Solo

con mascarones, las corrientes con flechas, la variacion con una media flor de lis, segun el lado á que varíe, la niebla con una sombra, las presas con unas cadenas, el combate con un alfange, los vendabales con unas rayas y flechas, de modo que bien formado se ve un viage de una ojeada." Así está el suyo de América en varias de sus obras en que colocó este plano con varios intentos.

* Núm. 27. (pág. 65.) La demasiada autoridad que se les concede á los ministros de las esquadras, el poco dinero que la corte les da en depósito para los gastos accidentales de ella, la economía que aun en casos muy precisos practican, han sido motivos de gravísimos gastos al rey. En la marina el gastar con anticipacion en los reparos de los navíos y en todo lo que sirve para su conservacion, es la mayor economía que le hace ahorrar al rey muchas millaradas de pesos. Por no dar una esquifacion nueva de velas se expone á un navío á que se pierda con un equipage de quinientos

exîste la retardada y seca respuesta del implacable Patiño, y otra órden en que dice: „S. M. me manda decir avise V. S. el éxîto de los encargos de la rey-

á seiscientos hombres; y lo mismo sucede llevando cables, estagíes ó nuevas obencaduras. Por el ahorro de mil pesos se gastan despues quadruplicadamente y con riesgo de perderlo todo. En el viage de galeones en el año de 1730, donde fui de almirante de ellos debaxo del mando de don Manuel Lopez Pintado, pedí estays al comisario ministro de la esquadra, porque los que tenia el navío S. Fernando, que yo montaba, eran los que habia sacado del astillero. Se me negaron, diciéndome que en Puertobelo, donde estábamos, era excusado este gasto, y que en Cartagena se procurarian componer. Navegamos para dicha ciudad, y dos dias antes de llegar á ella, habiendo mucha mar y poco viento, de un arfeo se rompieron ambos estays mayores. Si como no habia viento, lo hubiera habido, no podia de ménos que dar en la costa. ¡Qué buena economía suspender el gasto de mil pesos, y arriesgar siete millones de pesos duros, que tantos llevaba en el referido navío!

na; y que si luego que se halle desembarcado quisiere venir á la corte, lo podrá efectuar *. Pero para obviarlo, á principios del año siguiente de 1732 por un extraordinario previno al marques de Mari, comandante general del departamento, que el rey habia conferido á Navarro el mando del navío Castilla, *á fin de que pasase á tomar su posesion, y aprontarlo con la mayor celeridad para hacer el viage, por lo que tanto premia el real servicio.*"

51. Era este viage la expedicion contra Oran: expedicion impenetrable, que tuvo en alarma á Europa, no creyéndola destinada contra Africa. Y es seguro que se dirigió contra los moros por la no esperada felicidad con que el infante don Cárlos se vió en su primer trono de Toscana, único fruto del famoso tratado de Sevilla. Embarcado

* Sevilla 4 de noviembre de 1731.

Navarro en 17 de mayo de 1732, convoyó con su navío varias embarcaciones fletadas á extrangeros al punto de reunion de Alicante. Por subalterno iba tambien en su buque el inmortal don Jorge Juan, que empezó por esta expedicion y con tal comandante sus distinguidísimos servicios. Junto el formidable armamento, entre otros de sus cabos destinaron al Castilla al marques de Santa Cruz de Mercenado, aquel príncipe entre los escritores militares de España, y á ninguno segundo de las demas naciones. Fue muy estrecha la amistad que contraxo con el capitan del navío, Navarro, del que no sabia separarse. Estrechez por cierto natural y aun precisa: dos hombres consagrados sin reserva á sus gloriosas carreras, que las practicaban valientes quando no las enseñaban estudiosos, debian amarse desde el punto que se conocieron. Su suerte con todo estaba escrita muy de-

semejante entre sí en el libro de los destinos: los de terrestre habian de ver todos la luz, y él cerrar los ojos á ella en el campo de batalla y en lo mejor de su edad: ninguna de las obras del marino las goza el mundo, de que él gozó victorioso y laureado hasta muy avanzada senectud. Tambien la fortuna del jóven que los acompañaba fue muy desigual á su extraordinario merecimiento. ¿Qué otro navío entonces, y acaso nunca, juntó dentro de sí un Santa Cruz, un Navarro, un don Jorge Juan?

52. En 15 de junio salió la expedicion de Alicante compuesta de quinientos treinta y cinco buques; y como los tiempos no favorables la detuviesen sobre cabo Palos durante siete dias, fue el comandante del Castilla á tratar con el general en gefe duque de Montemar sobre una ,,idea (dice) de jangada para desembarcar mucha gente; y aunque yo habia hecho un plano, me puso tan

prudentes objeciones, que como yo ni ninguno habia hecho experiencia de ella, fue preciso ceder á la ocasion de ponerla en práctica." Durante la travesía á Oran, en que se tardó hasta el dia 28 del mismo junio, segun la amplia y expresiva certificacion que le dió el gefe marítimo de la empresa don Francisco Cornejo, Navarro ,, por su notorio buen crédito navegó en el centro de todo el convoy para repetir las señales."

53. Sabido es el pronto y feliz éxîto de esta expedicion. Consiguióse en tres dias, en el primero el desembarco y desalojar á los enemigos: el segundo echarlos de la montaña; y el tercero apoderarse de Oran y del castillo de Almarza. * Pero es dignísimo de saberse el

* La anterior y primitiva conquista de Oran por el Cardenal Cisneros en 1509 es otro clásico testimonio del valor é intrepidez de nuestros soldados. El 16 de mayo entraron en Mazarquivir (que en 1505 ganó don Diego Fer-

pormenor de lo que en estos gloriosos dias obró por sí don Juan Josef Navarro, de quien no hay en lo impreso la debida memoria. Con los marqueses de Santa Cruz y Gracia-real y don Bartolomé Ladron fue á la capitana, quanto se dió fondo, á trazar el desembarco. Él, don Francisco Liaño y el Conde de Bene quedaron nombrados como marinos para dirigirlo. Hízose en efecto, segun expresa el mismo, con notable desórden, á

nandez de Córdoba, alcalde de los Donceles) las diez galeras, veinte y quatro buques gruesos, y demas que componian la esquadra. Hizo el desembarco el famoso Pedro Navarro, y con el auxîlio de Diego de Vera, que mandaba la artillería, á pesar de la aspereza del terreno y multitud de la morisma, antes de ponerse el sol se habia llevado por asalto la plaza. Esta segunda conquista, como haremos público en la vida de don Francisco Cornejo, se debió principalmente á la actividad y acierto de los marinos, que empezó por poner en tierra veinte mil hombres con sus pertrechos en tres horas de tiempo.

causa de las diversas naciones de que eran los botes. Comenzóse por la voz *avanza, avanza* que se dió del de Navarro: fue el marques de Santa Cruz el primero que pisó la tierra, que tan presto le habia de dar sepultura, el segundo Navarro, y el tercero el teniente de navío don Gutierre de Hevia, en quien despues habia de recaer su casa; estos dos por aligerar y que flotase el encallado bote. Siguió Navarro dando disposiciones, y escribe en su diario: „Ello es fixo que si hubiera habido oposicion, sin duda alguna no se lograba el desembarco sin pérdida de mucha gente. Yo me volví despues de Liaño y Bene mojado y ronco que no podia hablar."

54. Pero se volvió para hacer el mas importante servicio; pues segun consta de las relaciones publicadas apostó su navío de modo que sus fuegos barriesen un barranco que con ventaja ocupaban los árabes. Así lo escribe en su diario:

„A las seis del dia 30 de junio empezó mi navío á hacer fuego con el cañon, logrando con él admirables tiros: á las 10 llamó el general á la órden para remitirme dos cartas del gefe, alabando mucho los referidos tiros. Como el número de los moros iba creciendo, y yo facilitando con mi cañon que no se engrosaran cada instante mas en un barranco que tenian, fueron primero los miqueletes, y despues algunas compañías de granaderos.... y de este principio se fue empeñando la accion y los moros cediendo; que si se hubieran defendido hubiera costado mucho el empeño.... Hicieron nuestros granaderos un incomparable fuego en medio de haber de trepar quasi inaccesibles montes." Esto refiere en el diario, de las pocas obras suyas que no estan de su puño; sin duda por las atenciones y embarazos de tanto oficial de alta graduacion que ocupaban su buque. Pero al márgen no

supo dispensarse de escribir él mismo, y firmar la nota siguiente. „ Sin que sea jactancia, sí verdad pura é incontrastable, mi navío la Castilla, mediante el favor de Dios, fue el motivo principal de haber tomado y héchose dueños los nuestros del barranco y de su altura. Es testigo todo el exército, cuyos oficiales no han nunca negado esta verdad; pues habiendo amanecido dicho barranco y alturas cubiertas de moros, á la hora que los cañoneé dexaron quasi desamparado este dificultoso paso, no habiendo dexado que solamente las tres banderas: quales dos cayéron de un cañonazo. Contestan esta victoria deberse á mi navío todos. Y la verdad es que se debió al acierto de haberme puesto donde me puse. El ver que si hubiera habido gente que lo defendiese era imposible que solamente en quatro horas de fuego bien vivo no hubiese habido que ciento doce hombres entre muertos y

heridos.=Navarro." * Así trata de las operaciones de estos dos dias en un diario escrito al paso que los acontecimientos habian lugar. Mas en una de sus obras, dictando reglas y precauciones para este lance de guerra, meditado el suceso de esta faccion, dexó escrito: „El desembarco de tropas en Oran, donde yo mandaba por antiguo capitan los botes con otros dos capitanes el año de 1732, fue uno de los que he visto mas confuso y mas dichoso porque no hubo oposicion; que á haberla es cierto que hombres insensatos no lo hubieran executado del modo que este se dispuso."

55. Apoderados con tal dicha de Oran fue Navarro con el marques de Santa Cruz á visitar aquella plaza, que ya

* Para trasladar con la debida exâctitud no enmendamos algunos vicios de sintaxis, que conservó Navarro con especialidad en sus primeras obras, y son resabios de la lengua en que se educó, y que habló hasta bien cumplidos los veinte años.

otra vez ocupó su inteligencia de ingeniero. Ahora convino en su infeliz situacion; así como en la buena de los castillos de S. Felipe y S. Andres; ¡de S. Andres, que en aquel punto debió recordarle con punzante memoria el honroso sacrificio de su gallardo hermano, y la dura cautividad de su buen padre! Él solo escribe las gracias que daban al Altísimo de haber concluido tan brevemente una guerra y conquista, que hubiera costado muchos meses de haber hecho los moros una mediana defensa. Con entusiasmo militar indica su inexplicable gusto al presenciar la admirable salva del exército puesto en batalla sobre dos lineas, y concluye lo que dictó de este dia diciendo: „A la noche con el conde de Montemar, que fue á ver al marques de Santa Cruz, tuvimos discurso sobre el ataque de los altos y barrancos defendidos de los moros, en que alabé el primor y valor de

la conducta de los gefes y soldados que hicieron la funcion como de justicia se debia."

56. Tratóse de volver el grueso del convoy y esquadra el primero de agosto; y por mas que representó con viveza Navarro el mal estado de su buque, que habia dos años no recibia caque, y que era compañero de la Terena, y que era compañero de la Teresa y de los de quilla cortada, el general Cornejo le mandó quedarse en Oran, poniendo á su órden el San Fernando. Esto le obligó á escribir: ,, Me despedí viendo que contra un servicio irregular, como se hace en la marina, el empeño lo lleva y las amistades de pasion." Quizás Cornejo obedecia, y dexarlo en Oran era providencia superior á la suya.

57. Santa Cruz le mandó salir á bordear con su division; y despues ir á Cartagena á habituallarse. De aquí, por real órden, repitió viage á Oran; donde tomó un convoy de seis velas en que

traxo al general conde de Mariani y un batallon y útiles sobrantes de artillería, dando fondo en Cádiz el 28 de setiembre. Hemos sacado tan ligero extracto del precioso diario de esta expedicion, que se conserva íntegro, y puede servir de modelo á los de su clase. * Navarro, que al frente de su compañía de granaderos dibuxaba quanto digno le acaecia, mandando su navío llenó á maravilla esta parte tan instructiva y esencial deber de un marino. Quantas vistas de montañas se le presentaron, con su distancia al observador y arrumbamientos; la ensenada de Oran desde cabo Ferret á cabo Falcon; el sitio del desembarco en la bahía de las aguadas, y modo de batirlo; Mazarquivir y su puerto; Oran y sus fortificaciones; un vivísimo plano de la entrada y puerto de Carta-

* Diario de la campaña de Oran, mandando el navío la Castilla &c.; contiene ciento noventa y dos páginas.

gena: todos son adornos, ó por mejor decir partes integrantes de este diario. No gozan estos planos aquella escrupulosa precision que prestan los instrumentos modernos; pues el mas científico se hizo solo con el auxîlio de la aguja náutica; pero todos tienen rara verdad en los objetos que retrataron.

58. La misma luce en el diario mismo, no perdonando ocasion de decirla. Si á la primer salida de Cádiz se rinde un mastelero „tiempo fuerte no ha habido (se lee allí), luego es claro que en la Carraca, como en otras cosas, no se mira sino á salir del dia;" conseqüencia del sistema que en este y en los demas arsenales planteó Patiño. Dado su mando á quienes no debian despues emplear los buques que armaban, afectaban una atropellada actividad, y á veces una traydora economía. Extraña conducta y sistema de que no se libró la marina real hasta medio siglo de re-

petirse los accidentes y juicio de Navarro. Si en Oran notó mala disposicion al entrar un convoy que se sospechó enemigo, * con la censura de lo que se practicó prescribe reglas para en adelante. Si al salir de Cartagena, en tiempo calmoso y en conserva suya dos galeras, nota que daban fondo sin motivo, él escribe sin embozo: ,,Son estas embarcaciones de raras circunstancias; y

* ,,En tanto en la capitana se hacia zafarrancho; pero tan tarde que si hubieran sido enemigos nos hubieran dado bien que hacer. En esta inaccion, viendo que ninguno se movia, me fuí á bordo del comandante (que habia enviado una galeota á reconocer dichas velas) á preguntar qué era lo que hacia, y por qué no mandaba nos pusiésemos todos de codera, formando como nos podíamos formar en una ó dos líneas? Me respondió que queria llamar á la órden para formarnos todos de frente, estuviésemos mal ó bien, que para eso teníamos cables los navíos. Le repliqué que lo primero que se debia hacer era tener navíos fuera de guardia, y quando no paquebotes &c.

la peor es la poca gana de salir quando hay trabajo, y que los alejan de Cartagena." De haber algo de precipitacion en este juicio, siempre denota la rivalidad en los dos diversos cuerpos de la marina, de que tantas veces se resintió el mejor servicio del rey. Y como nuestra principal mira sea darlo á conocer, y las útiles reformas que ya se disfrutan, al paso que damos á conocer los hombres que las han madurado; creemos que no esté de mas ninguna de estas noticias para instruccion de la juventud marina, primer blanco de nuestras vigilias.

59. Quanto dió fondo Navarro, desempeñada tan gloriosa campaña, lo participó á la corte, incluyendo lo que estimó conducente de su diario mismo. La contestacion del inflexîble Patiño denota * quan distante estaba de poder

* Por la carta de V. S. de 28 del presente queda el rey enterado de su llegada á esa bahía

conjurar su desvío. Ni al presentarle sus notorios méritos con la certificacion mas expresiva de Cornejo su general obtuvo siquiera una aprobacion de cumplimiento: ni á otra instancia de ser empleado en las expediciones que hubieron lugar hácia Italia; ni á su representacion para ascenso al ver salir varios á tenientes generales, y ninguno á gefe de esquadra. Quizás era el motivo de esta irregularidad ser el grado que le correspondia. * Murió Patiño: tomóse

con el convoy de artillería de su cargo, y del diario que expresa de su viage que ha hecho: sobre que debo decir á V. S. se da órden para que los dos baxeles de su comando entren á desarmar. Dios &c. Sevilla 30 de setiembre de 1732. = Don Josef Patiño.

* En carta de 21 del pasado, con motivo de la promocion que se ha hecho de tenientes generales de la real armada, expone V. S. su mérito: y en respuesta digo le haré presente al rey quando incline S. M. á aumentar el número de gefes de esquadra. Dios &c. San Ildefonso 5 de julio de 1734. = Josef Patiño.

la única providencia capaz de crear y sostener una marina; esto es, erigióse en 1737 el almirantazgo; y de los tres generales de su junta fueron Mari y Cornejo, á cuyas órdenes se habia distinguido nuestro marino. Sus cartas denotan quanto contribuyeron á que el infante don Felipe empezase á exercer sus funciones de almirante proponiéndole con otros beneméritos para general. Este distinguido ascenso lo obtuvo al cumplir cincuenta años, y quarenta y dos de no vulgares servicios.

60. Antes de seguir su serie el amor de la verdad nos obliga á no disimularla con respecto á don Josef Patiño. Sin pretender que no sea una negra sombra de su brillante reputacion la conducta hácia Navarro, que aun no hemos acabado de descubrir; tambien le haremos la justicia de haber sido de los ministros mas deseosos de la gloria de la nacion y de la armada real; de un zelo el

mas ardiente hácia su soberano, y de una actividad casi prodigiosa. Si el tenor de su vida y los principios de su carrera no le permitieron conocer los vicios del sistema que adoptó para regenerar la marina, esta no hay duda que le debe sus mas grandiosos cimientos. Con tantas prendas enlazó por desgracia el ser tan zeloso de su autoridad, que se creyó separaba á su mismo hermano por no dividirla con nadie [1]. Acaso pues conjeturando, y no sin fundamentos, que se la disputaria el alférez de guardias-marinas; á pesar de ser su hechura le negó el favor primitivo: ¡mísera debilidad de la ambicion hu-

1 „No obstante dícese que la ambicion del hermano, cuya ansia era gobernarlo todo, no contribuyó poco en hacerle dar al *marques de Castelar* esta comision (de la embaxada de Paris)." = S. Felipe Comentarios. Año 1730, pág. mihi 200.

Lo mismo se lee en la vida de Patiño publicada en 1750, pág. 85.

mana, y de que hombre tan grande distó mucho de estar exênto!

61. El nuevo general, removido el obstáculo de su carrera, volvió á poner en accion sus antiguas tareas. Fue la primera el que debia ser segundo tomo de su gran obra marina, y que tituló la *Práctica de la maniobra.* Dedicólo á la reyna por mano del tierno almirante su hijo, expresando era copia del mismo que naufragó en 1729 en manos del ministro. Y en la advertencia preliminar descubre un completo plagio que de su obra manuscrita se notaba en una dada á luz en 1732 por cierto teniente de navío, que sin duda disfrutó aquella por no lícitos medios *. En siete libros dividió este suyo, único en

* Maniobras dadas á luz por don Josef Irriberri, por el contramaestre de la potencia Antonio Manuel de Orta y Luis Beltran; y últimamente aprobadas el año de 1725 por don Josef Romero, insigne piloto y maniobrista.

su época de tan vario argumento, el mejor todavía de quantos le tratan en castellano. Recomienda en el principio á los oficiales de la armada, sentando que escribe para los jóvenes y guardias marinas, esta parte príncipe de su obligacion: les muestra que si á la vista ruda y material, es la mas necesaria de su oficio, y el resultado de mil combinaciones tan delicadas como científicas.

62. En efecto la maniobra es el alma de un navío, la que infunde vida y movimiento á un cuerpo sin la maniobra inerte y sin recursos. Dado fondo, navegando, batiéndose, en tiempos favorables ó tormentosos y siempre, en tanta multitud y variedad de acciones, la maniobra lo lleva, lo gobierna, lo salva. Mas como sean casi infinitas en número y tan desemejantes, y cada vela y movimiento tenga la suya peculiar, de aquí es que un libro que las

abrace todas, que las desmenuce, que las enseñe con método, sencillez y claridad, es uno de los mas apreciables. Y de aquí tambien que del de Navarro, que desempeña esto muy cumplidamente, no se pueda dar mas cumplida razon. Materias semejantes no consienten mayor individualidad en un escrito no técnico.

63. En los dos primeros libros trata con acierto de la teoría de su asunto, da nociones de los vientos, y como obran en los agentes del navío. Desde el tercero empieza á prescribir el uso de estos mismos agentes, tomándolos de popa á proa, y por cada uno de los palos las velas que de ellos penden. Enseña como cada qual se larga, se marea al viento, y como se recogen. Trae la voz propia del mando y la privativa de cada una de estas faenas; y este tomo que está lleno de definiciones de cabos y utensilios marineros, que difí-

cilmente se buscarian en otra parte, remata con un diccionario de los nudos de á bordo, ciencia de primera necesidad para un maniobrista. Lo eran de fundado crédito varios oficiales de aquella época, don Cosme Alvarez de los Rios, el conde de Vega florida, don Blas Moreno; Navarro pues recogió sus operaciones de mas fama, publicando á quienes las debia. Y para que tampoco le faltasen á él á la justicia, quando tan sañuda oposicion reynaba entre los oficiales de acrisolada teórica y los puramente prácticos, puso por epígrafe á este tomo, y lo conservó en todos los sucesivos la sentencia de S. Gerónimo: *legant prius, et postea despiciant.* Así es tambien verdad que sin leerla no se puede formar justa idea y adequada del mérito de esta obra, como sin saber su contenido no se puede nadie estimar oficial de marina *.

* Este es el título que conserva el autógrafo.

64. Dos años adelante, viendo como no podia dexar de suceder que el almirantazgo trataba de difundir luces

« La práctica de la maniobra, tomo segundo, donde se encuentran las principales maniobras que ponen en práctica los navíos en sus derrotas ó navegaciones. Las mas de las desgracias y acasos que suceden en las tempestades con el modo de repararlos. Todas quantas operaciones y movimientos son capaces de hacer los navíos. Se enseña toda la denominacion de todos los cabos, y el número de ellos que tienen los palos, masteleros y vergas y velas; y donde y como guarnecen. Como se encapilla la xarcia. Las voces con que se manejan y maniobran las velas, con el nombre de toda la motonería, descripcion de los cabrestantes, bombas, anclas, artillería y timon de un navío. Los elementos de la maniobra y todas las maniobras combinadas y operaciones que hace un navío dado fondo, á la vela, en la navegacion, y para dar fondo."

« Por el gefe de esquadra don Juan Josef Navarro &c. Cádiz 1737." Consta de doscientas noventa y quatro páginas de gran marca, todo de su letra.

y coordinar el sistema de la real armada, coordinó tambien Navarro sus anteriores tareas. Sin variar en substancia su plan, porque no sufria variacion, trató sí de no anteponer sus partes, puesto que no urgia la necesidad *. Con el adequado título de escuela teórica y práctica de la marina empezó á trabajar de nuevo sus tomos. Contenia el primero en quatro libros una idea general de las definiciones y principios de álgebra, estática, hidrostática y mecánica con quanta claridad cabe. El libro segundo se emplea en las líneas curvas y su construccion; y el esmero y grandiosidad con que lo estan las figuras da nuevo realce á la bien tratada materia. El tercero es la teórica de la maniobra de los navíos, en que repitió la doctrina que dexamos apuntada, sin separarse de lo que imprimió Bernoulli

* Véase en carta al secretario de la academia.

en 1714, de que es esta una mera traduccion, como de las tablas del abate Pitot dadas á luz en Paris en 1734, y concluye con una adicion de Mr. Camus sobre el movimiento de los navíos.

65. En la dedicatoria de este tomo á Felipe v le felicita don Juan Josef Navarro por los conatos que consagraba á la marina; y que para coadyuvar, él contribuia con diez y ocho años de estudios en ella; y dice: ,,Y por fin, señor, espero de la clemencia de V. M. que mirando al afan de mis deseos, dirigidos á animar á la nacion al estudio y aplicacion á la marina con mi exemplo, vuelva yo otra vez á estar en su real memoria, como lo estuve aquellos instantes de gloria quando merecí estar por algun tiempo en su real conversacion y cerca de su real persona."

66. Una noticia histórica del orí-

gen de aquellos famosos cálculos é investigaciones náuticas cierra este tomo. Contiene como el teniente general de marina Mr. Renau de Elisagaray, pedido por Felipe v á su abuelo y vuelto á Francia disgustado de nuestro servicio, dió á luz en 1714 el tratado de la maniobra. Combatido, en parte con razon, por Huygens, y cayendo este en otros supuestos falsos, duró su científica contienda hasta 1719 que murió Renau. El sabio geómetra Bernoulli entró en la lid con superiores fuerzas; y satisfaciendo su deseo Pitot dió unas tablas que fueron aplaudidas. Rasgo de historia literaria muy útil, aunque ni de mucho tan completo como el que antecede al exámen marítimo de don Jorge Juan, que despues como supremo juez falló en todos los puntos de contienda tan nueva como sublime. Si don Jorge Juan fue el único que la trató con el debido magisterio, don Juan Na-

varro fue el primero que le dió á conocer á nuestra marina *.

* « Escuela teórica y práctica de la marina dividida en diferentes tomos: donde en el primero se trata de la teórica de la maniobra del señor Bernoulli con las tablas al fin deseadas del mismo autor, calculadas por el señor Pitot, por las quales se resuelven los problemas tocantes á situar las velas y el timon del navío respecto á su quilla, lo mas ventajosamente que se pueda. En el segundo la práctica de la maniobra. En el tercero las ciencias que debe saber un comandante de navío, tanto para la navegacion como para la mecánica del mando interior de él. En el quarto las evoluciones navales con un método fácil y nuevo para mandar las armadas de mar por grandes y numerosas que sean. En el quinto la construccion de los navíos con todas las piezas de construccion, de la xarcia, herrages y clavazon y de todos los demas utensilios que entran y hay completamente en un navío. Y en los demas tomos el diccionario universal de todos los términos antiguos y modernos de marina, como de todas las ciencias y artes mecánicas que entran en el conjunto de toda ella. Dedicado al sin igual animoso y piadoso rey y señor nuestro don Felipe v por el

67. De los mas dignos cuidados del almirantazgo era una ordenanza general que uniformase el sistema de la armada, prefixando leyes y reglas á sus diversos cuerpos y ramos. No porque la marina española hubiese exîstido sin tales códigos. En Castilla hubo orde-

gefe de esquadra don Juan Josef Navarro de Viana y Búfalo... tomo primero, que contiene quatro libros. En el primero se da una idea general de definiciones matemáticas, de álgebra, estática, hidrostática y mecánica. En el segundo se trata de las definiciones de las líneas curvas y construccion de ellas. En el tercero la teórica de la maniobra fundada sobre las leyes y reglas de las referidas ciencias. Y en el quarto las tablas del señor Pitot de la academia de las ciencias, á fin de situar lo mas ventajosamente que se pueda la proa, velas y timon del navío, con una adicion del señor Camus. En Cádiz año 1739."=Tal es el título general de la obra y el particular del primer tomo, que consta de doscientas diez y seis páginas de gran marca, escrito todo de su puño y muy bien conservado.

nanzas desde su primer almirante en el siglo XIII; y las tuvo tambien Aragon muy antiguas. Unas y otras se alteraron segun la necesidad, y se dieron generales en aquella dichosa época en que toda la península estuvo baxo un cetro. Pero variada la constitucion marítima, y con tales alteraciones desde la extincion de la dinastía austriaca, y otras esenciales mudanzas hechas por Alberoni y Patiño, y desde 1737 con su mas seguro y sólido apoyo, que era un almirantazgo: estas novedades con la no menos esencial de los astilleros y arsenales regios, y hasta la de las denominaciones de los grados de la milicia náutica y los reglamentos de sus funciones, todo nuevo, pedia reglas tambien nuevas y tan extensas como las miras del gobierno y los objetos de este complicado servicio. Noticioso Navarro de semejante pensamiento, y confidente de don Cenon de Somodevila, que

era secretario y despues lugarteniente del almirante, le confió un plan de ordenanzas militares de marina, que firmó en Cádiz á 10 de Marzo de 1739. El cumplido tomo que le abraza no es otra cosa que un esqueleto del cuerpo de las ordenanzas, en que descarnados estan todos los miembros que deben formarle, y las partes que á cada uno constituyen. No los llenó por lo general; mas como los presentara manifiestan quan cabal era la idea del servicio de los baxeles que se habia formado; y como tenia presente el completo de las atenciones de un arsenal, acaso como ninguno de su tiempo. Así como en muchos artículos se vislumbra quanto se apartaba del sistema inverso de administracion, que entonces se favorecia y echaba raices *. De haber lle-

* «Plano de ordenanzas militares de marina. Dedicado al serenísimo señor don Felipe de Borbon &c. Hecho por el gefe de esquadra

nado todos los capítulos con la doctrina que promete el epígrafe de cada qual, y segun el método que presenta el todo, no hay duda que la ordenanza meditada por Navarro hubiera sido de sus mejores obras, y que mas ventajosamente le hubiera dado á conocer. El hábil ministro á quien la confió acusaba su recibo diciéndole: „He leido mucha parte del epílogo con la complacencia de hallarle muy propio, como V. S. reflexîona, para hacer memoria de las partes de que debe constar el todo, que para darle á luz se necesita bastante tiempo; pero se procura adelantar lo posible." En efecto hasta 1748 no se publicó aquella ordenanza tan bien meditada, que por lo grandioso de su sistema, la oportuna dignidad del estilo, su hechicero laconismo y pureza de dicion inmortalizará á su redactor

don Juan Josef Navarro &c." Consta de ciento treinta y seis páginas en folio.

don Joaquin de Aguirre y Oquendo. Mas benemérito todavía en lo que dexó de escribir *, por no hacerlo contra propio dictámen, que en lo que presentó concluido, no se pueden parangonar sus ordenanzas con el bosquejo de Navarro, por mas que en puntos muy esenciales conviniesen estos ilustres contemporáneos, que nunca fueron amigos.

68. El año siguiente de 1740 concluyó el laborioso Navarro su tomo de *Geografía nueva, y método breve y fácil para aprenderla.* Este esencialísimo conocimiento no era de los mas familiares de su edad, ni se hizo mencion de su enseñanza al tratarse de los guardias-marinas; y lo que es mas notable y digno de reparo, no se ha enmendado todavía un descuido tan sustancial. Navarro quiso suplir tamaña

* Los títulos de intendentes y de la cuenta y razon en general.

falta, y coordinó una geografía, sucinta á la verdad, pero que daba noticias de todos los paises habitados segun los quarenta y dos mapas de Mr. Le-Fer, entonces los mejores, en el dia tan mejorados.

69. Como quiera que fuese un general el que escribia, y en la edad provecta de los cincuenta y tres años, no disimuló verdades que otro de no tantas obligaciones hubiera temido estampar. „España, dice, está generalmente despoblada por muchos motivos, que el poco cuidado de los que han gobernado han despreciado ó no considerado. La poca fecundidad de las mugeres, * la expulsion de los judíos, y la última de los moriscos con la gente que ha pasado á las Indias, como tambien la gran cantidad de clérigos y de conventos del uno y del otro sexô, son y

* Esta causal no es cierta.

han sido y serán la causa de su despoblacion.... Yo no digo nada (escribe en otro lugar) del genio, ingenio y dones particulares que tienen ó tenemos (*los españoles*) porque hay muchos de todo y muchos de nada. Generalmente la agricultura, las artes, las ciencias y el comercio hoy dia estan en sus principios. Y la guerra se debe al espíritu guerrero de nuestro monarca y señor Felipe v, pues su tropa, su disciplina y número y calidad, como el establecimiento de la marina (que será el nervio de su potencia, grandeza y riqueza) es su produccion." „La situacion del Escorial (dice en otra parte) desluce obra de tan poderosos reyes, donde apénas tienen habitacion como particulares." „Contribuyeron á este levantamiento (de los paises baxos, escribe en su artículo) la poca prudencia, la demasiada severidad, y la poca asistencia de tropa con la lentitud de no enviarla

á tiempo." „Aunque nosotros somos dueños de la mayor parte de la isla de santo Domingo (*dice en su artículo*) la mas poblada, cultivada y que tiene mejores puertos, es la parte que poseen los franceses, que á la fin se harán algun dia dueños de toda la isla, cuya posesion ha muchos años que ha sido solicitada; y en cediéndola no hay que hacer caso del comercio de las Indias. Por esta isla se conquistaron y por ella se perderán." Finalizaremos estas muestras de cómo escribió Navarro su geografía copiando lo que como testigo de vista dice de Panamá. „Portobelo, donde se celebra la feria de los galeones de Europa; y es cosa de admirar el descuido de nuestros reyes, al ver que el parage donde se hace la mayor feria del mundo, habiendo vez que en ropas y dinero se han juntado pasados de cien millones, es el lugar mas infeliz de la América, y no tiene de bueno que el puerto.

Los ingleses en este año de 1740 lo han tomado por el gran descuido de sus fortalezas, que demolieron y abandonaron." *

70. Dada á conocer la noble franqueza con que Navarro adicionó, como en los copiados arriba, en otros muchos lugares la geografía que traduxo; pasaremos á manifestar otro efecto de su aplicacion en este mismo año. De él exîste la contestacion de órden del infante sobre que envie el vocabulario concluido para el perfecto uso de las voces y manejo de las maniobras en los navíos del rey, á fin de disponer su impresion, y que se graben las láminas que se necesiten. Envióle en efecto, y exîste tambien en el archivo del ministerio el ex-

* „Libro de la geografía nueva, y método breve y fácil para aprenderla." Consta de noventa y dos páginas de marca mayor, y de su letra: contiene intercaladas quarenta y dos cartas de Mr. Le-Fer impresas.

pediente que se formó al recibirlo; pero falta el tomo del vocabulario. Ni entre los manuscritos que tenemos á la vista permanecen otros borradores que en dos en folio hasta la letra E. ¡Pérdida lamentable, siendo por todas sus circunstancias la obra de mas estima que se pudiera publicar entre las del laborioso Navarro! Hoy, que todas las naciones marítimas multiplican los diccionarios náuticos, y hay tal profusion de ellos en ingles y frances, el castellano no tiene ni uno que merezca nombre. * Haylos manuscritos en la biblioteca del Escorial y matritense. Pero el de Abello-

* Ademas de los manuscritos que citaremos, todo marino conoce el vocabulario reimpreso del doctor Palacios, el que acompaña al arte de fabricar naos de Tomé Cano, el que puso don Antonio de Clariana en su resúmen náutico, y la cartilla de Zuloaga. Pero de estos débiles ensayos á un diccionario, como los muchos que pudiéramos citar en holandes, frances é ingles, es enorme la distancia.

valdes (que hallamos en la primera * en un descomunal en folio de mil quatrocientas páginas, y que se preparó para la prensa en 1673) solo contiene seiscientas ochenta y quatro voces que dice marinas; y mas que diccionario es una serie de discursos en el estilo y crítica del siglo XVII, si bien rebosando erudicion poético-legal-histórica sobre las voces náuticas. Por el contrario, el segundo de la biblioteca regia, que

* En 1786 buscando en la biblioteca alta del Escorial los derroteros y viages que allí hubiese para la relacion del último al Magallanes, que dimos á luz en 1788, nos encontramos con el códice del diccionario náutico del licenciado don Juan Abello de Valdes, oidor de la chancillería de Valladolid. Dimos esta noticia al señor don Antonio Valdes, entonces secretario universal de marina, quien mandó sacar una copia para nuestro uso: y este fue el primer documento de la coleccion de los de la marina española, que se mandó juntar desde aquella época por este zeloso Ministro.

solo contiene quatrocientos siete vocablos, mortifica por su nimia concision. Del mismo defecto adolecen los del doctor Diego García de Palacios, impreso en 1587; el manuscrito del çapitan Sebastian Fernandez de Gamboa, y el que exîste entre los papeles del almirante general Navarrete. Los quatro juntos no pasan de setecientas quince voces. * ¡Qué diferencia hasta catorce mil puramente técnicas del lenguage marino, que en una tentativa de diccionario náutico-español tenemos ya recogidas! ¡Y qué diferencia aun con el de Navarro, que en las cinco primeras letras abra-

* De todos ha formado un cuerpo el capitan de navío don Martin Fernandez Navarrete, á cuya amistad debimos nos los confiase, y es uno de los tomos de su preciosa coleccion diplomático-marina. En otro muy grueso tenemos á la vista el diccionario enciclopédico de marina que presentó concluido don Tomas Sotuel, y para cuya revision se formó en esta corte una junta de generales en 1784: diminuto en muchos artículos,

za tres mil quatrocientas sesenta y seis voces, todas en clara y medida explicacion definidas con suma propiedad! Esto y la época en que perfeccionó su tarea, en que todavia no estaba olvidado ninguno de los términos españoles que fueran los primitivos del océano, y quando todavia los peculiares al mediterráneo no empezaban á estar fuera de uso, hace de muchos modos sensible y casi irreparable la pérdida de la obra mas permanente que produxo la asidua aplicacion del general Navarro.

71. En el mismo año de 1740, de los mas bien empleados de su vida, tuvo lugar su admision en la academia es-

difuso en otros y muy falto en su total, tampoco llena el vacío que se nota en nuestra armada. Oxalá que alguno de los individuos de ella, que hoy ocupa esta tarea, la primera y mas esencial de qualquiera profesion, la lleve al cabo: mas mientras tanto es tan doloroso como positivo que despues de multiplicadas pruebas y ensayos aun no tenemos un diccionario de marina.

pañola. Él la solicitó instruido de que este ilustre cuerpo se ocupaba entonces mucho de un gran proyecto literario, que por desgracia no ha realizado todavia: es decir, presentar á la nacion un diccionario castellano de artes y oficios. Deseando coadyuvar como marino á empresa tan útil y necesaria, dirigió á la academia una idea de sus trabajos, * y fue admitido sin faltarle un voto.

72. Muy luego le presentó la única obrita suya que haya visto la luz, y que prueba lo festivo y desenfadado de su estilo, al paso que sus profundos conocimientos de pilotage. Es la única facultad de la multitud que debe saber un marino consumado, de que no se encuentra que haya escrito de propósito: acaso porque en este sublime ramo de la ciencia naval, siempre como ahora, hubo en España y su armada sobresalientes

* Véase el apéndice núm. 8.

pilotos. Fue así que fray Josef Arias, frayle menor observante, el año de 1737, en que ya contaba setenta y dos de nacido * sin haber saludado siquiera ni los elementos de Euclides, pretendió hacer valer el hallazgo de un planisferio que decia suyo. Sin necesidad de cartas hidrográficas, ni instrumentos de los usuales, de que abominaba con el mas alto desprecio, queria reformar las prácticas todas de la navegacion, y dirigir con rumbos certeros las naves.

73. La edad casi decrépita y los mas que decrépitos estudios de este frayle, no fueron óbice á que encontrase apoyo en la corte: y de órden superior y con largas dietas se presentó en Cádiz á tratar de su quimera con los doc-

* Once años adelante insistia fray Josef, ya de ochenta y tres cumplidos, en querer navegar en diez dias mil leguas para bonificar sus delirios y mal robado instrumento náutico. Así lo dice en su segunda obrilla.

tos maestros que daban sólidas enseñanzas á los guardias-marinas. * No es nuestro ánimo seguir las ridículas escenas á que se dió lugar: todo lo concerniente á este y otros impostores, cuya ignorancia fue atendida, lo disfrutará el público, compilado con lo que hay de serio y apreciable sobre esta materia por un experto y diligente marino, dado á recoger é ilustrar la historia de nuestros conocimientos y errores en esta clase. ** Solo añadiremos que incorregible á viva voz el frayle, y mandándole poner por escrito su doctrina, lo executó imprimiéndola en estilo enigmático y como se debe esperar con solo la cabeza de su título: „La mas preciosa margarita del océano." *** Navar-

* Véase el apéndice núm. 9.

** Don Martin Fernandez Navarrete.

*** „La mas preciosa margarita del océano, en cuyo fondo brilla á giro un fixo punto; union del instituto cosmográfico, por la verdadera que

ro, justamente ofendido de su petulancia é inexplicable necedad, le dirigió una crítica ocultando su nombre, y baxo este título: „Carta que escribe el padre Juan del Olvido, mínimo piloto y matemático, al reverendísimo padre fray Josef Arias Miravete, lector de filosofía, impugnándole el opúsculo de su preciosa margarita." * La licencia

identifica el de una científica náutica, que manifiesta el uso práctico de la brúxula hasta hoy mal entendida. Y la insigne quimera de la dicha brúxula en la carta sobre línea paralela: delineacion repugnante, á la que con toda racional verdad constituye la brúxula. Con licencia en Madrid por Antonio Marin, año de 1739." Consta de diez y ocho artículos y setenta y nueve páginas en octavo.

* Año 1740: impreso en Cádiz, contiene ciento nueve páginas en octavo, y su epígrafe es esta redondilla.

Padre, la cosmografía
Que aborta su reverencia,
Como la explica es demencia,
Como la piensa manía.

del disfraz, lo protervo del frayle en sus absurdos, y el pundonor de volver por el crédito de los profesores de la academia, que vulneraba el vulgo de los que se estiman doctos, le dió alas para inxerir con superabundante doctrina y verdades clásicas muchos chistes y sales.

74. Reverendísimo (le dice contestando al §. en que corrige dislates del frayle que equivoca los ángulos con las paralelas) en todas las ciencias matemáticas *ángulos*, y *paralelos*, son moros y cristianos que estan diametralmente opuestos en instituto. * En el §. siguiente ,, dexo á un lado (*escribe*) la palabra de *cosmo-náutica* que vuestra reverendísima ha inventado; pues llena la fantasía de su cosmografía, es milagro que todo quanto nombra no le ponga el nombre de *cosmo-perla*, *cosmo-instituto*, *cosmo-margarita* y *cosmo-opúsculo:*

* Pág. 41.

y siendo en griego la palabra *cosmos*, universo ó mundo, le asienta muy bien á la navegacion ó arte de navegar el llamarla el *mundo náutica*. Al *cosmo* póngale vuestra reverendísima tambien Damian, y así nos dará dos santos protectores de males incurables de cabeza." Lo mismo sucede á vuestra reverendísima en la gnomónica (dice en otra parte); pues á saberla no extrañara el motivo que tiene para decir que el vertical primario no forma ángulos rectos, sí obtusos con los meridianos que corta; y así el hacer vuestra reverendísima condenable á Tosca de que renunció á toda cosmografía, no dudo que si hubiera visto las inauditas proposiciones de la de vuestra reverendísima, las renunciara como un pacto implícito, pues son en verdad tentaciones diabólicas. Lo mismo hacemos los pilotos renunciando á todo quanto vuestra reverendísima propone; y si como vuestra reverendísima dice que la ex-

periencia *est rerum magistra*, puede con la experiencia evidente de sus visibles errores renunciar tambien á su endiablada cosmografía y reconciliarse á su convento...." * Y por décimo y último es (concluye Navarro) que si la observacion se ha de hacer esperando que las estrellas fixas se vean, y la mala fortuna, que nunca es jovial para nuestros intentos, hace como sucede, que muchas semanas no se vean; la perla se puede echar al mar, y el planisferio volverlo á poner en un estuche, y la cosmografía de vuestra reverendísima soy de parecer enviarla á los infiernos, porque no sirve para los cielos. ** Finalmente, cierra su salado opúsculo diciendo: „Y prueba de todo lo que dixo es que se haga la experiencia nocturna con un planisferio en Madrid mismo, ¿y á que vuestra reverendísima no

* Página 78.

** Página 99.

sabe la distancia recta y justa que hay desde el Pardo hasta Madrid? ¿Qué digo del Pardo? De su calle donde vive sin errarle una vara, aunque tenga las estrellas mas lucientes y claras que el dia de su creacion? Padre reverendísimo, vuestra reverendísima crea el consejo de que por jamas trate cosa que no ha practicado, ni es de su incumbencia el saberla. Y lo mejor será el emplear el tiempo en rogar á Dios en sus sacrificios por los pobres que navegan, que á la verdad bien lo necesitan: y vuestra reverendísima goce de su real de ocho al dia que S. M. (Dios le guarde) le da, que no es mal hallado punto para los tiempos presentes." *

75. Acaso parecerá prolixo el extracto de este científico juguete, y qui-

* Página ciento nueve, que es la última en que pone esta fecha. De este hemisferio boreal de Cotenusa á 28 de febrero de 1740. = El padre Juan del Olvido, piloto, geómetra y astrónomo.

zas el mismo demasiado largo: tan fútil produccion como que no merecia ocupar la pluma de un general, debiéndose ceñir á lo que dixo que *el frayle vendia vexigas por linternas* *. Nosotros nos hemos extendido por dar muestras de su estilo, no habiendo llegado á publicarse otra obrita suya. Y él sin duda se ocupó en ella para desengañar al almirantazgo, que inútilmente obligó á los profesores de Cádiz á que contestasen á tan frívolo escrito, ** como lo executó el hábil director don Pedro Manuel Cedillo. Nada bastaba á convencer autor tan ageno de estas ciencias que,

* Página 14.

** Respuesta que de órden del serenísimo señor don Felipe de Borbon, infante almirante general, dan el director y maestros de matemáticas de la real academia de caballeros guardias-marinas de la ciudad de Cádiz sobre el librito intitulado: *La mas preciosa margarita del Océano &c.* que se ha dado á la estampa, la que ponen á los pies de S. A.

en la *náutica disciplina* * segunda tarea literaria, contestando á los marinos, dice: „Sépase que la línea meridiana no es hebra de seda, y que el sol no la toca con punta de aguja: es sí una faxa ó zona que tiene veinte leguas de anchura aun respecto de la tierra. No es arrojo voluntario, sí sentencia de autor gravísimo [1] ". Saquemos siquiera de esta desapacible lectura el consuelo de quanto mayor es la masa de luces en el dia. El P. Miravete, léjos del patrocinio que halló, y del énfasis con que se le dixo por muchos que su invencion no seria admitida hasta que viniese del extrangero, solo hallaria un alto y silencioso desprecio.

76. Con quanta razon diximos que

* Náutica disciplina. Plantea la navegacion del Océano por su ancho globo en seis lecciones que dedican á los que la enseñan Fr. Josef &c. Murcia 1748.

1 Página 12.

el año que todavía nos ocupa fue de los mas llenos de dignas atenciones en la vida de Navarro, lo comprueba lo que él mismo expuso al rey en ciertos discursos que le presentó. „En el año de 1740 y 41 (escribe ponderando la importancia del puerto gaditano, y quan poco se miraba por él) estando de comandante general en Cádiz, á mis representaciones se mandó sacar plano exâcto por líneas y rumbos capitales de la figura y fondo de toda la bahía por pilotos que nombré de la armada, donde se manifestaba el fondo y figura de su canal. El ingeniero don Josef Bernola sacó y dibuxó el plano del fondo hallado. Con mi campaña de Italia y Tolon no he podido saber de fixo qué se ha hecho de él y por qué motivo no se dieron disposiciones para limpiar siquiera la referida canal."

77. Acabamos de apuntar qué sucesos sacaron á Navarro de las sedenta-

rias ocupaciones al exercicio de su penosa carrera. Si solicitó en vano le emplearan en las esquadras que mandaron el conde de Clavijo y don Manuel Alderete, y que tanto contribuyeron á las brillantes conquistas de Nápoles y Sicilia, en que el duque de Montemar se cubrió de gloria; logró mandar una esquadra mucho mas numerosa en la siguiente expedicion contra Italia confiada á este duque.

78 Muerto el emperador Cárlos VI volvieron á suscitarse en nuestro gabinete ardientes deseos de recuperar del todo los antiguos dominios españoles, formando un trono al infante don Felipe. Esta mira y la política francesa al extinguirse la varonía austriaca dió márgen á nueva guerra sobre la corona del imperio, no menos enconada ni menos sangrienta que la del principio del siglo quando faltó la varonía en la rama austriaco-española. ¡Triste destino de

esta familia, cuyos funerales tiñeron dos veces la Europa de sangre! Por otra parte el ingles atento siempre á sus propias ventajas, y resentido desde el tratado de Sevilla de las concedidas en nuestro tráfico á la compañía de Ostende, objeto entonces de su odio, como lo es siempre todo establecimiento marítimo, y zeloso del poderío de la casa de Borbon, cuyos lazos estrechaba la alianza de 1733, resolvió entrar en nuevas lides baxo el pretexto de favorecer á María Teresa de Austria como garante de la pragmática-sancion. Segun su no violada y pérfida costumbre, antes de declararse dispuso al soberbio vice-almirante Eduardo Vernon contra nuestra América septentrional, al célebre comodoro Tomas Anson contra la del sur, y reforzó la esquadra del hábil general Nicolas Haddock, que desde 1738 mandaba en el Mediterráneo, con nueve navíos. Quedó así fuerte de veinte y uno,

con los que hizo presas tan ricas que su buena fortuna está notada en todos los historiadores ingleses. Con estos preliminares, dirigidos segun sus propios escritores para desposeer á Felipe v de sus tesoros, de suerte que no pudiese poner en práctica sus intenciones hostiles, el 23 de octubre de 1739 se publicó en Lóndres la guerra contra España. Espectadora Francia en los primeros años, empezó la contienda sola la marina real española, que ascendia á diez navíos hasta setenta cañones, veinte y uno hasta sesenta, quince fragatas hasta diez y seis portas, quatro bombardas y paquebot. El total de estos cincuenta y un buques debia medirse contra ciento y quince ingleses, de los quales ochenta y quatro de línea estaban ya armados y en accion. A su tiempo presentaremos al lector las resultas de tan desigual lucha.

79. La primera tentativa inglesa

fue comisionar al vice-almirante de la gran Bretaña Juan Norris con veinte y un navíos al bloqueo de nuestra esquadra del Ferrol. En la suya venia de aventurero el duque de Cumberland, y segun dice Navarro en una de sus obras traian concebido el proyecto de cegar con buques echados á pique la estrecha boca de aquel naciente departamento. Verificadas hasta 22 de Agosto de 1740 tres salidas del puerto de Santa Elena, que frustró la tenacidad de los temporales, y dió ocasion en el pueblo enemigo para desencadenarse contra Norris, que hasta esta época era su ídolo, quiso la corte de España reunir los navíos del Ferrol, que mandaba don Ignacio Doutevill, á la esquadra de Cádiz, que debió ir á incorporárselos. Esta fue la primera comision de don Juan Josef Navarro, á cuyas órdenes, por enfermedad de don Francisco Liaño, se pusieron los nueve na-

víos que mandaba este gefe.

80. El 6 de mayo zarpó de Cádiz, revistada su esquadra, á que dió nuevo plan de señales. El 12 apresó la fragatilla inglesa *Non pareil;* y con este motivo dió disposiciones muy sensatas para que no se robasen las presas. Juntó despues á sus oficiales para oirlos si permaneceria en las Sorlingas ó iria á buscar en el Ferrol á Doutevill. Todos opinaron quedarse, dando sus dictámenes por escrito; y él por escrito les mandó poner las proas al puerto: ¡notable golpe en su primer mando y salida! Esto dió á entender que, aun quando buscaba consejo para instruirse, se reservaba el uso de su autoridad si el consejo no le convencia.

81. Antes de entrar en Ferrol el 21 de aquel mes, trabajadas de pluma sacó siete vistas de sus contornos y del cabo Prior. Unióse el navío S. Isidoro, mandado por don Francisco Maldo-

nado, y la Galga que montaba el conde de Vega florida; y sabiendo estaba en Vigo la division que buscaba la ordenó esperase para reunirla allí y regresar con los doce navíos á Cádiz. A cada uno dió un curioso plan de señales dibuxadas de su mano: plan de que volveremos á tratar. Sacó otras diez vistas de aquella costa hasta el cabo de S. Vicente, con que enriqueció su diario; y con toda su esquadra unida y bien formada en la línea de combate que dispuso, fondeó el 12 de Junio en Cádiz. Haddock, por una falsa noticia esparcida á propósito de que se trataba de atacar á Menorca, habia acudido allí con su esquadra; y esto favoreció la primera campaña de Navarro, que se completó sin encuentro de enemigos. Los quales, sabida la feliz reunion de nuestras fuerzas, enviaron á su general otros seis navíos de línea á las órdenes de Juan Balchen tambien vice-

almirante. Traia ademas la comision de interceptar los azogues que se esperaban por momentos. Y frustrada esta mira por la desusada y feliz derrota con que los entró en Santander su comandante don Josef Pizarro, y quedando Haddock mediante otros socorros con bastantes fuerzas para bloquear á Cádiz, Balchen se volvió á Inglaterra con los seis buques que traxo.

82. Reforzado don Juan Navarro con el Real, y contando en todo quince buques, seis solos del rey y los restantes de la carrera de Indias dispuestos para la guerra, se le dió la comision de pasar á Barcelona, y tomar á su cargo un convoy en que iban socorros para Montemar. Es sabido el armamento que salió de aquella rada en 1741 á las órdenes de don Julian Iturriaga, y que no salió en la brillante disposicion que otros anteriores; ó porque la actividad de Patiño era de difícil

reemplazo, ó por la enemiga que á Montemar profesó Campillo, de que fue víctima la causa pública.

83. Navarro pues se embarcó el 5 de noviembre; mas un extraordinario le previno excusase su salida si la esquadra de Norris estaba unida con la de Haddock. Hízose con todo á la vela el 15 sabiendo que este vice-almirante enemigo estaba en Gibraltar muy estropeado de una violenta tempestad que le obligó á abandonar su crucero; y el 29 habiendo dado caza á una division de ocho velas, que reconoció ser inglesas, su navío el Soberbio apresó una de trescientas toneladas: pérdida sensible para los enemigos, pues iba á Gibraltar cargada de xarcia. De sus prisioneros supo la salida de Norris con diez y siete navíos, de los que quatro debian reforzar á Haddock, y que venian cargados de municiones de guerra.

84. No embocado todavía el estre-

cho por el fuerte levante que sobrevino así que dió la vela de Cádiz, escribe en su diario el 4 de diciembre. ,, A las once del dia se descubrió una fragata á barlovento, que iba por la costa de Berbería... reconocida era de guerra, hice la señal de darla caza con toda la esquadra. El Real como el mas velero, viendo que se dexaba los demas navíos, á las dos mandé que minorase de vela cargando la mayor; en consideracion que yo no iba á hacer el corso, sino con la esquadra á Barcelona, donde era mi destino; y asimismo quando yo pudiese atacar dicho navío, ignoraba el estado de la esquadra inglesa, que habia tenido veinte dias de tiempo para prepararse, si podia salir al socorro y empeñar un combate sin necesidad, ó á cortarme parte de la esquadra. Todas estas reflexîones me hicieron determinar á pasar el estrecho con mis navíos unidos lo mas que se podia, sin irme

tras de uno que tenia la ventaja del viento, y que en arribando se entraba á su satisfaccion riéndose de la caza á Gibraltar." „A las diez de la noche de aquel mismo dia (continúa) ya me dexaba por la popa mas de dos leguas y media el monte, la noche clara y hermosa, y el viento (sin mar) favorable y bastantemente fresco. De lo que di á Dios mil gracias, pues al cabo de veinte dias fue servido concederme el paso sin estorbo y sin oposicion de enemigos ó mal tiempo."

85. El 19 de diciembre descubrieron otros tantos navíos ingleses, y al mismo tiempo algunos que salian de Cartagena. Creyendo á estos franceses se determinó arribar sobre aquel puerto para no empeñarse en un desigual combate: don Blas Moreno le repuso que el Real y Santa Isabel, de ciento diez y ochenta cañones, tendrian que estar al descubierto; y sin desistir por

este aviso, continuó su rumbo. Los ingleses orzaron tomando el bordo de fuera quasi en huida, pues lo hicieron á todo trapo, y á las dos horas no se veian. Esta misma maniobra hizo nacer la desconfianza de si eran tambien enemigos los avistados como saliendo de Cartagena, y su sistema el ponerlo entre los fuegos de las dos divisiones; lo qual dió una noche de mucho cuidado, y tambien de vigilancia para no propasarse y amanecer á barlovento de la Escombrera, entrando en su ensenada si sobrevenia el ingles.

86. Era el avistado Haddock, que salió de Gibraltar en pos de Navarro y con ánimo de combatirle. Como en efecto iba á emprenderlo quando supo por mensage del general frances, que combinado para cierta expedicion con los españoles segun las órdenes con que se hallaba, debia proteger los aliados de su rey. Entonces Haddock juntó á su

bordo consejo de guerra, y por unanimidad se votó la retirada en huida á Mahon á esperar el refuerzo de otra esquadra que ya navegaba desde Inglaterra *. La esquadra francesa se componia de trece buques, los cinco de setenta y quatro cañones, quatro de sesenta y quatro, uno de sesenta, dos de cincuenta y quatro y otro de cincuenta. Su general Mr. Court de la Bruyere, marino octogenario que fue el capitan

* Mr. Haddock immediately deemed it necessary, on this extraordinary event, to call à council of var, as vell on account of the nature of his instructions, and the extreme delicates of his situation, as the great superiority of the combined squadron, which consisted of near fifty vessels of different descriptions, while his own force amounted not so thirty. It vas unanimously decided that the squadron should repair to Mahon, aud wait there for the reinforcement which was expected from England, under the command of commodore Lestock (Biografia navalis by Charnock live of Haddock, tom 3, pag. 390.)

de bandera del conde de Tolosa en el famoso combate sobre Málaga de 1704.

87. Unidas las dos esquadras aliadas supo Navarro que la salida de Cartagena en momento tan oportuno habia sido fortuita. ,,Por providencia de Dios, escribe él, pues si tal no sucede, la esquadra de S. M. y la inglesa hubieran tenido un cruel combate, donde no podia menos que ambas hubieran salido descalabradas y con efusion de mucha sangre. Mi esquadra, añade, estaba formada en dos colunas, la de los franceses en tres; de modo que era el golpe de vista mas agradable que se podia ver. Dos navíos ingleses de observacion, segun se juzgó por su maniobra, al barlovento siempre iban siguiendo nuestra marcha."

88. Esta inmediacion hizo navegar muy precavidos, avisando Mr. Court que él tenia órden de no perder á los españoles de vista; que no se podia in-

corporar con ellos; que se pondria siempre entre los españoles é ingleses; y que en caso de obstinarse estos en atacar, se uniria á Navarro. Añadió que el piloto español no sabia navegar en el Mediterráneo, pues huia la costa; que de continuar así, tomando el frances la delantera, indicaria el rumbo; y que pues habia tan malos veleros en nuestra esquadra, sin sujetarlos á órden se les mandase ir delante forzando de vela. Convenidos en esto, y en los puntos de reunion en caso de tormentas, navegaban la vuelta de Barcelona, quando el 22 de diciembre por la noche, montada Ibiza, un recio norte les obligó á buscar el abrigo del cabo de S. Antonio en nuestra costa. ,,A las ocho de dos cabezadas que dió el navío (escribe Navarro) llevando la gavia casi arriada y con rizos, vino abaxo el mastelero mayor. Subí al alcázar, y al mastelero le habia sucedido lo mismo que

al otro que antes se habia rendido: secos de tanto tiempo de estar en la carraca, no eran de servicio. Como no se mira al riesgo á que se expone un navío en tiempo de invierno si no tiene masteleros, sino á despachar los navíos, y salgan como pudieren mal ó bien armados ó mal peltrechados, con esto cumplen los señores intendentes."

89. A la mañana siguiente vió tambien desarbolada la Fama, otro de sus buques, y que los franceses arribaban sobre él, porque veinte y dos velas de ingleses venian por su popa. En su diario dice: „Mis navíos se estuvieron espectadores de mi desarbolo; y estando al barlovento ninguno de ellos arribó por si yo habia de menester alguna cosa: todos mis sermones y prevenciones los olvidaron con gran desprecio de los mismos franceses que se admiraban de su poca obediencia." Del teniente de navío don Pedro Goicoechea, que por su mu-

cha práctica envió à bordo de la Fama, supo su total desarbolo por la pudricion de los palos, por lo que determinó dexarla en Mallorca. Y por el capitan de bandera don Cárlos Camarasa, que envió á Mr. Court, supo tambien que este general, en caso de que las diez y nueve velas que se veian por la aleta del Real viniesen, como parecia, á un ataque, se pondria en medio con su esquadra, haciendo entender á los ingleses que si no desistian de su empeño era declarar la guerra á la Francia, por cuya razon se pondrian del partido de los españoles *. En conseqüencia hizo señal de prepararse al combate, formar en dos colunas, y hacer rumbo al canal entre islas, adonde se dirigia la esquadra enemiga.

* Acaso entonces fue el mensage que el escritor ingles Charnock (live of Haddock vol. 3, pag. 390) supone en la primera vista.

90. Mientras estos recados acudieron á bordo del Real la mayor parte de los capitanes, ,, á quienes hice una reprehension fuerte, dice Navarro, sobre haber cumplido muy mal mis órdenes; y muchos confesaron que la merecian. Todos se quejaron á una voz que sus navíos, como no los habian carenado antes de salir, se hallaban pesados."

91. Sin otra incidencia de consideracion llegaron ambas esquadras á Barcelona el 4 de enero de 1742. Nuestro atento marino escribió al conde de Glimes, virey de Cataluña, de quien habia sido subalterno en Italia: ,,Celebro este motivo de merecer las órdenes de V. E., y tener por ventura estar á las de un héroe de la milicia." Baxó en tierra, habló con el marques de la Mina, tambien su antiguo comiliton, sobre el embarco de las tropas, hizo su plan de señales, y de acuerdo con el general frances, á quien no pudo visitar, dió la

vela el 14 de enero de 1742 con un convoy de cincuenta y dos naves y direccion á Toscana.

92. Desunido el convoy por un temporal del E., propio de la estacion, y sin ver tres de sus navíos de guerra, le fue forzoso el 19 arribar á las islas Hieres. En el 21 se lee en su diario... ,, Este dia fue uno de los mas llenos de pesadumbres que he tenido en mi vida. El agua que hacia el navío, y que aumentaba hasta diez pulgadas cada ampolleta, me tenia con zozobra. De otra parte las protestas y declaraciones de los calafates, carpinteros y oficiales del navío me tenian irresoluto. El capitan de navío don Nicolas Gerardino, que despreciaba las propiedades del navío con decirme no valia nada los dias antecedentes, y todos me decian que era preciso dexarlo en Tolon, pues no podria aguantar un combate ni un temporal; de modo que les obligué á que

todos me diesen su parecer por escrito. En tanto se hicieron diferentes experiencias con las bombas; y habiendo venido á bordo para un consejo los capitanes de la esquadra, envié al capitan de fragata don Juan Valdes con los carpinteros del navío y el del Constante, y los calafates de la esquadra para reconocer y ver el remedio que se podia prontamente executar en el navío. Me consideraba en tanto dichoso en haber encontrado este abrigo, pero descontento de verme sin la fragata el Xavier, sin el convoy, y con el navío inhabilitado (segun las relaciones) y con riesgo evidente de exponerlo á perderse en el restante viage que me quedaba. En tanto se juntó el consejo, en el que asistió el señor marques de Castelar y el señor conde Mariani, y en el que rompí mi discurso haciéndole presente la órden del rey de ir á Orbitelo á hacer el desembarco de tropas del convoy; la

imposibilidad que refirió el capitan de navío don Agustin Iturriaga, que acababa de llegar de aquel parage, de hacerlo á la vela, los riesgos en que se ponia la esquadra de que los vientos que allí reynan en invierno de travesía expusiesen los navíos y todo lo que en ellos iba á dar á la costa, ó en los muchos baxos é islas que habia; la dificultad de poder fondear en Longon, viesen y diesen su parecer por escrito, si era mejor ir á la Especie, y alli escribir al señor duque de Montemar, á fin que se viese el modo fácil y mas natural para que fuese la tropa á desembarcar en Orbitelo; y si no se podia executar en una vez, se hiciese en dos veces; ó si se mandaba que fuesen los navíos, enviar las fragatas, reservando los grandes que no podian voltegear en aquellos parages, á fin de ir á derechura á Orbitelo. El consejo se acabó, cuyos pareceres por escrito quedaron

en manos del ministro de la esquadra, á fin de recopilarlos en órden y de enviarlos al excelentísimo señor Campillo, donde los mas concordaron ir á la Especie."

93. „En tanto se hacian las diligencias de ver si el agua del navío minoraba; pero en lugar de minorar parece acrecentaba; por cuyo motivo hablé al excelentísimo señor Castelar como era preciso transbordar la tropa de abordo á los navíos de Cartagena. (Eran los tres mandados por Iturriaga, que volvian de Longon, donde dexaron tropas, y que dichosamente se reunieron el 19.) Lo que se executó en breves horas; con la desgracia de que al querer echar el bote de este navío al agua cargó tanta gente, que rompieron las hondas, y cayó el bote sobre un soldado, el qual le sacaron medio muerto."

94. „Yo estaba en mí reflexîonando el modo de enviar este navío á To-

lon; cómo tomaria la corte este accidente para mí irremediable; los gastos que ocasionaria; la obra que se le debia hacer; y la duda que tenia que el general frances, resuelto el que mi esquadra iba á la Especie, si él allí esperaria ó lo que haria. No menos me fatigaban los discursos de mis oficiales: unos que era imposible navegar sin riesgo con el navío; otros que no gobernaba; que no era bueno para sufrir un combate, y por fin todos desconfiados de un buen éxîto con él. Yo les respondia á los generales, y á todos los que me hablaban, que en medio de lo que decian, que yo no dexaria de hacer todos los reparos imaginables á ver si podia hacer navegar el navío á la Especie, y que quando absolutamente viese era impracticable, siempre me atendria á hacer que fuese á Tolon escoltado de uno ó dos navíos hasta su boca; pero que estaba obligado á hacer quantas diligencias se

podian para remediar sus daños; pues para esto se habian pedido planchas de agua y todos los calafates de la esquadra."

95. Con tales conflictos, tan comunes en el mar, reunido al fin su convoy y esquadra salió del abrigo de las Hieres el 27 del mismo enero: llegó á Génova, desembarcó su tropa, tuvo noticia de la azarosa eleccion al trono imperial del duque de Baviera, del fuerte terremoto de Liorna, que causó grandes daños, y de la crítica situacion del exército de Montemar, todavía en Bolonia, porque el gran duque no le daba paso. Con estas malas nuevas recibió la de que al ingles Haddock habia reforzado con seis navíos Lestock, y que Mr. de Maurepas ordenaba al almirante frances le dixese desembarcase sus tropas, y se volviese á Tolon, donde se le daria todo socorro.

96. Con esta mira zarpó el 13 de

enero de Génova; y el 21 despues de haber padecido un tiempo fuerte en la noche anterior, se lee en su diario: „Se descubrian hasta diez buques y uno desarbolado, el que no se podia distinguir qual era por estar el horizonte obscuro. Dos navíos le estaban inmediatos, y uno parecia le remolcaba. Se hizo en mi navío la señal de socorrerle, pues tenia el mismo desarbolo que la Fama; y no poco cuidado me daba el no descubrir la Santa Isabel por haber hecho señal de incomodidad el dia antes. A las siete y media en mi navío viramos de bordo, y se puso bandera de socorrer al navío desarbolado, que parecia el Oriente. Luego se puso la proa para probar á entrarse por la bahía de Hieres, porque el viento se puso un poco mas largo. A las once habiéndonos acercado se hizo señal de ir á dar fondo, viendo que dos navíos que estaban á barlovento tiraban hácia Tolon.

97. „No pondero la desazon interna que me roia el corazon, viendo la falta de muchos navíos de la esquadra, y entre ellos la Santa Isabel. A las doce ya iba mi navío entrando entre la Porquerola y la isla de Levante. A las dos dió fondo el navío sobre veinte brazas de agua. Entre tanto iban entrando diferentes navíos que no se conocian, por haber baxado sus masteleros de juanetes los mas. Fueron entrando los mas de los navíos que estaban á la vista, y entre ellos el Oriente desarbolado remolcado por la América. A las cinco vinieron los mas de los capitanes de dichos navíos, los quales todos refirieron lo que habian padecido; unos las pérdidas de algun palo consentido, y todos las velas que tenian, y el Oriente contó su desarbolo con pérdida de muchos hombres sin cabeza y muertos, y otros estropeados de brazos y piernas, por habérsele caido los masteleros por

barlovento dentro del navío. Su capitan (don Joaquin de Villena) refirió haber visto otros navíos desarbolados, llegando á faltarme á mí cinco navíos, la Santa Isabel, el S. Isidro, el S. Fernando, el Xavier y la Paloma. Dexo á la consideracion de todos qué contristado estaria con tal noticia."

98. „Envié un oficial (don Antonio Pindrichi) á Mr. de Court refiriéndole mi tempestad. Y á las cinco y media me envió su capitan de bandera dándome el pésame de mi desgracia, y refiriéndome que sus navíos habian sufrido en esta bahía el golpe mayor de viento que habian experimentado; pues un navío no se veia al otro, y que todos ó los mas habian perdido sus cables, y un navío suyo habia perdido cinco anclas. Venia á hacerme presente como ellos no tenian mas que tres dias de víveres; que no tenian cables, y por este motivo incapaces de sufrir otro

tiempo como habian padecido: por tanto me decia que su opinion era hacerse á la vela con el terral hasta el cabo Sicie, y desde alli ir con el bordo á Tolon: que de su corte ó de Paris escribian que Haddock tenia órden de atacar mi esquadra, aunque se hallase reforzada de la de Francia; y que yo bien conocia que si él viniese, en esta bahía estábamos con ambas esquadras perdidos. A lo que habiéndole yo repuesto que el esperar la mañana siguiente era ver si se agregaban algunos de los navíos que me faltaban; asimismo informarme de los que llegaban si sabian de la Santa Isabel y demas navíos, y que el Oriente se compusiese lo mejor que se podia: á esto me dixo que lo primero era asegurar las esquadras; que el Oriente viese el modo como podia hacerlo navegar. A lo que yo le dixe que el modo era llevarlo de remolque, y que yo estaba en ánimo de enviar dos navíos en busca de

los que me faltaban: á esto me dixo que era inútil esta diligencia, pues no sabian donde los hallarian, que ellos tenian el randevous en Tolon, y que el haber entrado en las islas de Hieres era un accidente. A estas razones, á las quales estaba presente don Nicolas de Gerardino y don Juan Bomond y don Ignacio S. Justo, le dixe que yo con mi esquadra haria lo que hiciese la de S. M. cristianísima. Y quedamos de acuerdo que mañana á la noche nos hariamos á la vela con el terral rebasando el cabo Sicie, y luego bordeando entrar en la rada dando fondo donde mejor se podia."

99. El 24 se verificó la entrada en Tolon de ambas esquadras, empezando el general de la española su correspondencia con el célebre cardenal de Fleuri, ministro en Francia, y con el conde de Maurepas, restaurador en algun modo de su decadente marina.

100. Antes de dar fondo, y durante esta travesía, fue el accidente de pegarse fuego al Real por un cañonazo no dispuesto; y que el general Navarro apagó prontamente, merced á su serenidad y buenas providencias, segun refiere en su obra de Máxîmas militares. *

* El año 1742 mandando diez y siete navíos para la expedicion de Italia, montando el glorioso navío el Real de ciento diez cañones, mientras estaba comiendo al medio dia un artillero que registraba la artillería baxa toda abatiportada, habiendo puesto una aguja al oido del cañon, se le quebró por la mitad, y habiendo ido á buscar otra acerada y un martillo probó si con ella podia sacarla. No dió el segundo golpe quando se disparó el cañon, llevándose la porta á distancia de un tiro de fusil, y la llama pegó fuego á todos los cois inmediatos quemando á diferentes marineros. A la voz de *fuego*, *fuego* todo el equipage y soldados subieron arriba con la misma vocería. Quando yo levantándome de la mesa escogí al teniente don Blas Moreno, y habiendo baxado al entrepuentes, de paso llamé seis ú ocho hombres, y luego hice que toda la gente se retirase, y con los solo ocho hombres en un ins-

101. El 13 de abril llegó á Tolon el señor infante don Felipe, gran almirante de España, que iba á Italia á ponerse á la frente de los exércitos, que al fin le aseguraron un trono en Parma. Vió allí la esquadra española; obsequióle Mr. de Court; y por el anterior convoy dado á los buques españoles y esta oficiosa corte, la nuestra regaló al general frances un precioso retrato de Felipe v guarnecido de brillantes. El 7 de agosto de 1742 á bordo de su capitana se lo entregó en ceremonia don Juan Josef Navarro.

102. Hasta esta época y hasta la retardada salida, que no hubo lugar sino diez y ocho meses adelante, se ocupó el general español en habilitar y disci-

tante con baldes de agua se apagó todo quanto hacia llama y tenia fuego. La misma órden se debe practicar en los desarbolos y pérdida de palos en una tormenta en todos los navios. (Máxîmas &c. página 123, núm. 6, §. de las particularidades generales.)"

plinar su esquadra, y en presenciar quan olvidados de su antigua táctica estaban ya los franceses. Aquello con su acostumbrada mordacidad y ligereza lo recuerda el famoso autor del siglo de Luis XV: * y esto menos sabido lo es-

* Il y avoit dans Toulon une flote de seize vaisseaux espagnols, destinée d'abord pour transporter don Phelippe en Italie; mais il avait passé par terre comme on a vu: elle devait apporter des provisions à ses troupes, et ne le pouvait, retenue continuellement dans le port par une flotte anglaise qui dominait dans la Mediterranée, et insultait toutes les cotes de l'Italie et de la Provence. Les cannoniers espagnols n'etaient pas experts dans leur art; on les exerça dans le port de Toulon pendant quatre mois, en le faisant tirer au blanc, et en excitant leur emulation et leur industrie par des prix proposés. (Siecles de Louis XIV y Louis XV, tom. 4, pag. 75, ed. de Paris 1803.) Por lo que hemos referido, sacado de las mas puras fuentes, se deduce que ni una sola de estas aserciones es cierta en su total. ¡Con quanta razon se pudiera aplicar á este escritor lo que con tanta gracia aplica él á otros: *Voilá comme on ecrit l'histoire!*

cribió Navarro en una de sus obras para recomendar oportunamente el incesante estudio y práctica de las evoluciones. * Los aliados estaban detenidos por la superior fuerza de los enemigos que bloqueaba de continuo á Tolon. Porque disgustadísimo el pueblo ingles de que á fines de 1741 ya ha-

* ,,En Tolon muchos dias en dos meses vi por la esquadra francesa que salieron con las lanchas, arboladas con dos palos, á poner en práctica las evoluciones de Mr. de Tourville; pero ninguno lograron siquiera ponerse en línea, porque no se entendian. Les faltaba las señales que especificasen con precision cada principio y fin de cada movimiento. Y aunque tenian un oficial (Mr. Gallifet) que habia servido de oficial de órdenes debaxo del famoso Mr. de Tourville; ó lo habia olvidado, ó los que mandaban las lanchas eran muy principiantes para una ciencia que necesita años para imponerse en ella. El defecto consistia en que no se distinguia el tiempo quando debian hacer uniformemente las lanchas la evolucion, que debian practicar." (Máxîmas políticas y militares, página 113, núm. 4 del §. documentos sobre la disciplina de armadas.)

bian hecho los españoles trescientas setenta y dos presas, levantó el grito de su indignacion; y depuesto el célebre ministro Walpole, los que le sucedieron fixaron su conato en las armadas votando el parlamento quarenta mil marineros para ellas. Los mayores refuerzos vinieron al Mediterráneo, adonde el comodoro Lestock conduxo diez navíos de línea; de suerte que subió á veinte y nueve la esquadra de Haddok. Por su quebrantada salud cedió este vice-almirante el mando al recien llegado comodoro; y el nuevo ministerio ingles, enviando quatro navíos mas, puso el todo á las órdenes del vice-almirante Tomas Mathews. Era este ilustre britano capitan de navío desde 1703: en 1708 mandando el Chester de cincuenta cañones, despues de un rudo aunque corto combate, apresó el Glorioso, uno de tres que llevaba el famoso Du-Gue-Trouin. En 1718 con el

Kent de setenta en la desordenada funcion de cabo Páxaro tomó nuestro San Cárlos de sesenta; y ayudó mucho al Soberbio á rendir el S. Felipe de setenta y quatro que montaba el general Castañeta. Su ardiente zelo y valor le habian conciliado el mayor crédito, y por primera comision de gefe obtuvo el mando de la poderosa esquadra del Mediterráneo para donde salió el 16 de abril. El 7 de mayo tocó en Gibraltar, y en este mismo mes ya estaba mandando el todo de sus fuerzas.

103. Su principal encargo era bloquear á Tolon é impedir entrasen socorros á las esquadras fondeadas en él, ni que tampoco llegasen á nuestros exércitos de Italia. Mientras atendia á cumplirlo, fixando su estacion en las islas Hieres, la superioridad de sus fuerzas le daba márgen á esparcir insultos. Empezó por junio destacando á las órdenes del capitan Norris, hijo del célebre

almirante, algunos navíos que lograron quemar en San-Tropé las cinco galeras que mandaba el gefe don Donato Domas. * En agosto un destacamento de cinco navíos, quatro bombardas y otros buques menores fue confiado al comodoro Martin contra Nápoles. Aquella famosa intimacion á Carlos III de que resultó la neutralidad de este monarca, fue el cumplido fruto. Poco despues hizo bombardear en efecto á Palamós y Mataró en Cataluña. Por evitar igual desastre, con que fueron amenazados, dexaron los genoveses se pusiera fuego en S. Remi á un provisto almacen perteneciente al exército español, estrago que executó tambien el comodoro Martin. Y este oficial de los mas hábilés é instruidos de la marina inglesa fue en-

* Eran la Patrona, S. Felipe, Soledad, Santa Teresa y S. Genaro. De la division solo se salvó la galera S. Josef que habia quedado en Antivo sirviendo de hospital.

viado con su division á Ayacio donde estaba nuestro S. Isidro, su capitan don Fernando Gil de l'Age, quien le puso fuego, y consumió sin entregarlo. Asi multiplicaba sus ataques el almirante ingles, sin sacar mas provecho que la maligna satisfaccion de causar daños. Mayores y con mengua de la reputacion los recibian en otros mares las armadas británicas; porque en estos dias tuvieron lugar los descalabros de Anson, las inútiles y costosas tentativas contra Caracas y Puerto cabello, el bochornoso escarmiento de Cartagena de Indias y otros sucesos, que no tienen oportuna recordacion en la vida del general Navarro.

104. Mientras este en un puerto extrangero, falto de recursos propios, con una esquadra desmantelada, y teniendo que manejar á fuerza de discreta prudencia todos los asuntos con una nacion de tan diversa índole, y entonces toda-

via harto zelosa, para prepararse á un combate que se miraba como inevitable, y que se anunciaba terrible: en tanto, decíamos, que el general Navarro desempeñaba con raro acierto el conjunto de tan arduas y complicadas atenciones; en Madrid se indagaba su proceder y conducta en la parte que mas ofende y hiere la estimacion de un noble, y noble que milita: sobre su lealtad y amor al rey era el serio objeto de la misteriosa indagacion. Aun no se habia consumido el rescoldo de las funestas brasas que encendió Patiño. La Providencia, que vela sobre los inocentes, lo sacó á salvo de esta oculta borrasca por el cumplido y satisfactorio testimonio del marques de Torrenueva, dado de oficio á Campillo, que lo pedia de órden de Felipe v. El generoso acusado, en quien resplandecia con el mas puro brillo la dote que se intentaba empañar, merced á la discrecion y secreto de los

altos personages que intervinieron en esta bochornosa pesquisa, murió sin haber penetrado ni la trama ni el desenlace. De haberla sabido le hubiera humillado y mortificado á lo sumo. Justo y conveniente es que lo sepa la posteridad: y oxalá sirva de rémora á los calumniadores al contemplar la honda huella que imprime en el corazon humano un ruin informe: así como servirá de consuelo al hombre de bien, y de esperanza á la inocencia que sin concurso suyo haya quien embote los tiros de la malignidad. *

105. Entrando ya el año de 1744, y resuelta la salida de Tolon y atacar al enemigo, escribió Navarro á Mr. Court que estaba pronto á obedecerle y seguirle. ** El 30 de enero se presentó en el Real el capitan del navío quema-

* Apéndice núm. 10.

** Véase la carta apéndice núm. 11 de Navarro á Mr. Court.

do S. Isidro Mr. de Lage, de cuyo servicio en aquella capitana es forzoso hacer á su tiempo detenida memoria. El 6 de febrero llegó el socorro de España que mandaba el capitan don Juan Josef Seltzer, cuyo total se componia de setenta y seis hombres (los mas muchachos y morralla dice el diario) que se repartieron por los navíos; porque si bien Campillo, traido á la corte y ministerio, se congratulaba íntimamente con nuestro marino diciéndole: „*Ya me tiene V. S. con las llaves del pan en la mano para quanto sea de su agrado:*" la esquadra de Tolon fue tan mal asistida, que al ajustarla en Cartagena se le debia largos doce millones de reales. El 9 escribe Navarro: „Amaneció el tiempo mas calma, pero el mismo viento; despaché á Sartini un correo: Mr. de Court izó sus masteleros, en la esquadra nuestra se hizo lo mismo: me envió á decir que vendrian prácticos para siete na-

víos de la esquadra para salir á la gran rada, que fueron Santa Isabel, Soberbio, Alcon, S. Fernando, Hércules, Real y Constante, haciendo entrar las fragatas españolas, que por la falta de gente quedaron desarmadas en el puerto.

106. „A las 3 de la tarde hubo consejo de todos los capitanes de ambas esquadras en el navío de Mr. de Court. En él hizo este General un discurso como tenia órden del rey su amo de atacar los ingleses al abordage; dió el modo de hacerlo; fue poco aprobado de los suyos en las conversaciones particulares. * Yo le respondí en su lengua, como nos llevasen bien cumpliríamos con nuestra obligacion. Al retirarnos hice venir mis capitanes á mi bordo, y

* Siempre que se le presenta ocasion en sus varias obras censura y condena el proyecto de este dia: en los extractos de la última daremos el juicio que siempre mantuvo acerca de este abordage.

les hice yo tambien mi plática, finalizando mi discurso con decirles que todos observasen exâctamente el conservarse en su puesto." El dia 19 recibió Navarro un aviso de Mr. Court con dos cartas escritas de los castellanos de las islas de Hieres: la una contenia que habia hablado con un oficial ingles que le habia dicho como Mathews habia recibido noticia de que le venian diez navíos de refuerzo, que debian entrar mañana ó despues, y que tenia fondeados en Hieres á pique quarenta y cinco navíos y gran número de pequeños, y entre ellos dos bombardas; y que temia no le sucediese á la esquadra francesa lo que le habia acaecido al exército suyo en Bohemia. La otra contenia como se decia que en Nizza habia veinte mil hombres bien atrincherados, y en el paso una batería de cincuenta cañones; por donde juzgaba que el infante no pasaria por allí. Toda la noche se tra-

bajó en disponer el navío á ponerlo zafo y á empalletarlo, formando las banquetas para el alcázar. Y despues de esto se lee á continuacion en el diario original, y escrito en el mismo dia, el notable §. siguiente.

107. ,, Supe esta noche por el ayudante de órden Mr. Grammont, y de los oficiales españoles don Alvaro Padilla mi ayudante, y don Carlos Retamosa, ministro, como habian visto salir de Tolon en una silla volante cerrada á Mr. Court solo; que habia ido á las islas, y habia tenido conferencia con dos oficiales ingleses, y que todos los navíos le habian saludado, cuya salva se oyó desde Tolon." Especie que creemos calumniosa, y para la que en esta fecha no habia fundamento; y que solo copiamos, tomándola de fuente tan pura, para que se conozca el primer orígen de las acusaciones que siguieron al memorable combate que, salida al

fin la esquadra combinada el dia 20, hubo lugar el 22.

108. De él podemos decir, copiando al doctor Campbell, el mas eloqüente de los muchos ingleses que escribieron de este dia: „Ya hemos conducido al lector á una escena poco comun en el mar: setenta y quatro buques de guerra se hallaban á la vista, preparándose á emplear sus horribles fuegos en destruccion de la humana especie y decidir la suerte de dos naciones. Toda la Europa estaba en curiosa espectativa; pero por desgracia (*habla un ingles y en la historia de su marina*) faltó en el suceso la heroyca virtud de nuestros mayores." * No obstante de sus descendientes se encontraron en la esquadra superior á la combinada tres generales de

* En esta batalla naval, tan gloriosa para nuestras armas, seguiremos la juiciosa relacion que resulta del cotejo de todos los documentos originales que se conservan en el archivo regio

renombre, y los capitanes mas escogidos y valientes de su marina, y algunos de su mas alta nobleza. En el apéndice, en que damos las líneas de esta batalla naval, se añaden tambien, sacándolas de sus mas clásicas fuentes, muchas noticias acerca de los comandantes de los buques británicos.

109. A las 2 de la tarde del dia 19 de febrero de 1744 puso el comandante

del ministerio de marina: relacion que en estos dias trabajó un general muy entendido y secretario del almirantazgo para noticia del gefe supremo de la real armada. La primera cuenta y diario remitido por el marques de la Victoria: una carta del almirante frances al embaxador de su nacion en nuestra corte: otra del mismo Navarro, que entonces corrió impresa, y cuyos exemplares son rarísimos; y cierta explicacion que él guardaba en un plano del combate delineado por su pluma, con algun otro documento tendrán lugar entre los apéndices para completar la instruccion de los jóvenes, y que los conocedores puedan juzgar en tan controvertido acontecimiento.

general Mr. de Court la señal de dar la vela. Verificado, quedaron al anochecer las esquadras grangeando sobre bordos la boca del puerto de Tolon. En la maniobra se abordaron el Leopardo y la fragata Volage, ambos franceses; por lo que dispuso su General volviera el navío al puerto á reparar sus daños y fondease la esquadra en franquía. Así se hizo á media noche, excepto el Real Felipe que, no pudiéndolo practicar, se mantuvo velegeando.

110. En la mañana del 20 volvió á dar la vela la armada combinada, y unida se mantuvo todo el dia con poco viento N. O., bordeando á la vista de las islas de Hieres, donde se reconoció fondeada la esquadra inglesa, excepto dos navíos que observaban á la vela los movimientos de aquella.

111. A las 9 de la mañana del 21 empezó á salir la esquadra enemiga, y á las 12 quedó toda ella reunida y fran-

queada. En la tarde hizo la aliada toda diligencia por combatirla; pero el poco viento O. no permitió que se acercasen las esquadras, y anochecieron á la vista á distancia de dos leguas una de otra. Ambas se componian como mostramos en el apéndice, donde se ve constaba la aliada de doce navíos españoles bien armados, y de diez y siete franceses y tres fragatas: y la británica de quarenta y un buques, los treinta y dos navíos de línea, y de ellos trece de ochenta cañones para arriba. * El historiador ingles Campbell computó su fuerza de mil ochocientos veinte cañones y diez y seis mil quinientos hombres en los aliados, y de dos mil quatrocientos noventa cañones, y quince mil los ingleses, á quienes concede evidente superioridad.

112. Desde las 8 de la mañana del

* Apéndice núm. 12.

22 de febrero, hallándose las esquadras sobre las costas de Provenza y á siete leguas del cabo Sicie, empezaron á maniobrar quanto lo permitia el poco viento NE. con mucha mar, y á disponerse para el combate, quedando á las 11 formadas en línea de batalla, la inglesa á barlovento, y ambas segun el órden y situacion que manifiesta el apéndice núm. 12.

113. Navegaban las dos esquadras al NNO. con poco viento NE. distantes entre sí como dos tiros de cañon; y á las doce y media de la mañana todo el cuerpo de batalla y vanguardia de los enemigos, en número de hasta veinte y quatro navíos, arribó sobre la esquadra española con intencion de separarla (como lo consiguió) de la francesa, dexando su retaguardia á la cola de la nuestra. Antes de la una de la tarde, estando el enemigo á tiro de fusil de nuestra esquadra, rompió el fuego el almi-

rante Mathews, cargando sobre el Real Felipe con su navío el Namur, el Malborough, el Norfolk, todos de tres puentes, y dos de setenta cañones. Del mismo modo se repartieron dos y tres contra cada uno de los nuestros, desde el Oriente al Hércules; pues los otros cinco desde el Brillante al Santa Isabel se hallaban algo atrasados por el poco andar del primero; y con este motivo se empeñó un combate desigual, pero muy sostenido por una y otra parte.

114. La esquadra francesa prosiguió su marcha con fuerza de vela, sin que la enemiga hiciese mas diligencia por ella que disparar algunos cañonazos á los últimos tres ó quatro navíos desde el Serio al Firme; y corresponder estos sin ofenderse mucho, por hallarse casi fuera del tiro de cañon unos de otros.

115. Correspondiendo el Real Felipe con la mayor constancia al vivísimo

fuego de los cinco navíos que lo batian, opuso siempre la mas vigorosa resistencia; á pesar de haber tenido muy luego grandes averías, y quedado enteramente desmantelado durante la accion, sin vela alguna, cabullería ni vergas mayores. No fueron menos los daños que él, en union con el Hércules, ocasionó al enemigo; pues con su mucho y acertado fuego creyó haber echado á pique al navío Malborough, uno de los matalotes del almirante Mathews: desarboló á otro de sus palos mayor y mesana, maltratándole en todo de suerte que arriando la bandera procuró despues retirarse. Esto último practicó tambien Mathews con los otros dos navíos de tres puentes, obligados por los considerables descalabros que tuvieron: de modo que á las quatro y media de la tarde, escarmentado el enemigo, dexó al Real Felipe sin objeto en que emplear el ardor de su valeroso equipage, y cayendo al-

gun tanto fuera de la línea se ocupó en remediar sus averías.

116. El Hércules que seguia por la popa al Real Felipe se batió valerosamente con tres de los que atormentaban á este, libertándolo de mayores daños de los que tuvo, y contribuyendo á los que ocasionó al enemigo. Habiendo quedado muy maltratado, su costado de babor con muchos balazos, algunos á flor de agua, pasados sus palos y vergas, y cortado todo su aparejo, se aprovechó de la separacion del enemigo para componerse.

117. Hallándose el Constante en el centro de nuestra esquadra por la proa del Real Felipe, contra quien mas empleó sus fuerzas el ingles, fue tambien de los que mas sufrieron en la defensa que tuvo que hacer contra dos navíos de tres puentes y alguno de los que batian al Real. Al primero que le presentó el costado le echó abaxo la verga de

trinquete y cebadera, é hizo otras averías con que le obligó á salir de la accion para repararlas. Fue reemplazado este navío con otros dos; y el fuego de todos en mas de tres horas dexó al Constante, muerto su esclarecido capitan don Agustin de Iturriaga, sin cabullería ni trincas, y tan maltratado su casco, arboladura y velámen, que sotaventado de la línea procuró remediarse para unirse á la esquadra francesa.

118. El navío Poder batió con tanto acierto al Princesa ingles, que muy luego le hizo quedar atras y arriar la bandera, pero la volvió á izar despues. Substituyó al Princesa el navío Somersett de tres puentes, y tambien lo ahuyentó á las tres descargas de cañon y muchas de fusil. Seguidamente se le situaron otros dos por barlovento y sotavento, y se defendió de ellos con mucho valor, á pesar de las dificultades que le oponia su deplorable estado. Poco despues le atacó

otro navío enemigo por la aleta de babor. Estrechado el Poder por el excesivo fuego de tres navíos, y mucho mas por los considerables daños que tenia en su casco, arboladura y aparejo, que no le permitian maniobrar, empezó á desmayar su gente de que ya estaba muy falto: pero animada por su comandante redobló tanto sus esfuerzos que se desembarazó de los dos que lo batian por banda y banda, quedándose bien distante por la proa.

119. El navío Neptuno fue batido á tiro de pistola por otros quatro y una fragata enemiga, que repartidos por los costados, aletas y proa le ocasionaron graves daños. Se defendió de ellos con obstinacion cerca de quatro horas, hasta que deshecho todo su aparejo y xarcia, maltratada su arboladura, vergas, costado y obras muertas, é impidiéndole su mal estado seguir el combate, salió de él á coger las aguas que ha-

cia, pues se iba á pique.

120. Siendo los navíos América y Oriente los mas inmediatos á la cola de la esquadra francesa, no fueron batidos con tanto empeño como los demas de la nuestra. Sin embargo lo fue el primero por varios navíos enemigos de quienes se defendió bien hasta que demasiadamente incomodado se separó del combate para repararse. El segundo sufrió mas de tres horas de fuego de dos navíos de tres puentes, entre ellos el Barfleur del contra-almirante Rowley, y otros dos de sesenta; los quales le estropearon su maniobra y velámen y le hicieron otros daños, que procuró remediar luego que se desembarazó de enemigos á las quatro y media de la tarde. Continuando ambos navíos su marcha tras de los franceses, segun se lo permitia su mal estado, pudo unirse á ellos el América.

121. Los navíos Brillante, Alcon,

S. Fernando, Soberbio y Santa Isabel hacian toda diligencia por cerrar el claro que resultaba en la línea por el poco andar del primero. Este se batió desde el principio de la accion con dos navíos de sesenta del cuerpo de batalla enemigo, y el segundo y tercero lo hicieron por intervalos con navíos de la retaguardia.

122. Concluido el primer ataque volvió á las cinco de la tarde el almirante Mathews reparados en parte los daños de su maniobra, y otros dos navíos de á setenta, convoyando el brulote Ana Galey con intencion de incendiar al Real Felipe que se hallaba sin vela alguna, ni vergas mayores, y enteramente desmantelado. El navío Brillante llegó á tiempo de batir el brulote con cincuenta cañonazos, y de situarse por la popa del Real, defendiéndola del grupo de enemigos que no atreviéndose á presentarle el costado,

ni pudiéndose él gobernar, trataban de atacarle ó abordarle por esta parte indefensa. En circunstancias tan apuradas como las de tener muy inmediato al brulote todo ardiendo, echó su falúa al agua el Real Felipe de órden del ya herido segunda vez y retirado general, dotándola con oficiales y gente de extraordinario valor. Los quales con el mayor denuedo abordaron y atravesaron el brulote, despreciando su fuego y el de los tres navíos que lo conservaban. En esta disposicion ya pudo el Real Felipe dispararle algunos cañonazos por las portas de popa, y logró al último tiro útil que le quedaba, dirigido por el ministro de la esquadra don Cárlos de Retamosa, echar á pique al brulote, pereciendo en él su oficialidad y tripulacion, al tiempo que incendiados ya todos sus fuegos distaba como medio tiro de pistola del navío, donde metió algunos artificios, que se

tuvo la fortuna de apagar.

123. Los navíos Alcon y S. Fernando, que seguian al Brillante, acudieron al socorro del Real Felipe, y lo mismo el Soberbio y Santa Isabel, que se batian con la retaguardia del mando del vice-almirante Lestock, repartiéndose en la forma conveniente á defenderlo de un segundo ataque, que obstinadamente se trabó contra siete navíos ingleses, y en que desplegó sin efecto el almirante Mathews todos los medios de su posibilidad para rendir y apoderarse del invencible navío Real Felipe.

124. Continuando sus socorros el Hércules siguió batiéndose con uno ó dos de los navíos que atormentaban al de su general, hasta que reforzado este por los quatro españoles de arriba, y hallándose el Hércules del todo incapaz de seguir, se separó de la accion para remediar sus graves averías.

125. No pudiendo el navío Constante unirse, como pensó, á la esquadra francesa, ni tampoco remediar sus averías, por ser de demasiada consideracion, entre ellas la mucha agua que hacia en bodega, llamó á consejo su comandante interino á su oficialidad, y resolvieron tomar algun puerto donde pudiesen remediarlas. Hizo pues rumbo á Cartagena la noche del 22, y entró en ella el 27.

126. No bien se hubo curado de una herida que recibió en el combate el comandante del Poder don Rodrigo Urrutia, quando se encontró por su costado un navío de tres puentes y otro por la proa, que lo batian con furor. Defendióse á pesar de su apurada situacion vigorosamente, y lo continuó aun socorridos los enemigos con otro navío que se le acercó mucho mas despues. En cuyo largo combate contra los tres aumentó considerablemente sus daños

y destrozos, y se le vinieron abaxo sus palos de trinquete y bauprés. Cansada la poca gente útil que le quedaba de una resistencia tan obstinada por mas de quatro horas seguidas, apénas podian seguir el combate; pero animándolos á ello su comandante y oficialidad, habilitaron algunos cañones, de los muchos que tenian desmontados; redobló los esfuerzos de la primera batería, y siguió batiéndose con un ardor tan extraordinario, que hizo salir de la accion al navío que le incomodaba por la popa; aunque despues se le situó por la aleta. A este tiempo vino abaxo el palo mayor al Poder, cayendo dentro del buque, y seguidamente el de mesana. Tan repetidas desgracias acabaron de desanimar su corta tripulacion; pero queriendo con todo su brioso comandante continuar todavía tan heroyca defensa, se agregó la oficialidad del navío al servicio material de la artille-

ría; y animando la gente con su exemplo, hicieron un fuego tan vivo, que de los tres navíos que le batian, dexaron de hacerlo los dos de los costados, y se le pusieron por la aleta de estribor. Inhábil el Poder para orzar ni arribar, le mataban mucha gente, y le agravaban sus daños, sin dexarle objeto á que poder dirigir su puntería.

127. Falto ya de todos sus mástiles, acribillado á balazos, con mucha agua en bodega, muerta ó inutilizada casi la mitad de su tripulacion, y fatigada al extremo la restante, no pudiendo ni aprovechar sus pocos fuegos por no presentarle el enemigo sus costados, ni tampoco gobernar, y desesperanzado de todo socorro, despues de cinco horas y media de combate, la una desarbolado, llamó á consejo el bizarro Urrutia á su bizarra oficialidad, y se resolvió la rendicion. Verificada al navío Berwic, que lo montaba el lord Hawke en

lo sucesivo general tan célebre, por tener mas justicia á ella que los demas, pasó Urrutia con algunos de sus oficiales al navío ingles, y tuvo la desgracia de abrirse el bote ya á su costado. Salváronle todos con gran riesgo y casi ahogados, excepto un oficial y algunos marineros que perecieron.

128. No admitiendo composicion en la mar las averías con que se hallaba el Neptuno; luego que remedió las que pudo, trató de unirse con la division española, que acompañaba al Real Felipe, ó con la esquadra francesa que le demoraba tres leguas á barlovento. Ni uno ni otro le fue posible, creciendo como crecia el agua que notaba en bodega y entrepuentes, de resultas de tener desbaratada su portería, y nueve balazos á flor. Y no hallando otro arbitrio para evitar el irse irremediablemente á pique que el de arribar, sin hacer vela por no aguantarla los palos

y haber perdido las vergas principales, tomó aquella determinacion con parecer de su oficialidad. Toda la noche trabajó activamente en componerse; y hallándose al dia siguiente separado de las esquadras, hizo por tomar á Rosas, que era el puerto de reunion; y no pudiendo tampoco conseguirlo, se dirigió á Barcelona, donde fondeó el 25 de febrero.

129. El navío Oriente, al ver al Constante fuera de la línea con apariencia de incomodidad, acudió á protegerlo, rezeloso de que le atacasen tres navíos ingleses que tenia inmediatos. Informado del mal estado en que se hallaba, acordó con su comandante el modo de salvarlo, y le dió conserva hasta Cartagena, donde fondearon el 27 de febrero.

130. Convencido el almirante Mathews de ser inútiles sus esfuerzos para rendir al Real, y de lo maltratado

de su esquadra por los muchos daños que le ocasionaron nuestros fuegos; y teniendo ya inmediata la del general de Court, que venia sobre la enemiga en buena formacion, hizo la señal de retirarse. Ya de noche lo executó á las seis y media, hora en que cesó el combate, quedando nuestra esquadra dueña del mar de batalla.

131. Unidos españoles y franceses, trató el general Court de atacar al enemigo el dia inmediato. El comandante español le manifestó su deplorable estado, á pesar del que estaba pronto á segundar otro combate, siempre que se interpolasen los navíos de ambas naciones, para no separarse como acababa de suceder, y que le auxîliase con gente para reparar algun tanto sus averías. En efecto socorrió el general de Court al Real Felipe con ochenta hombres de maestranza y marinería, y navegaron toda la noche en conserva las dos esquadras.

132. Por la poca vela que podia sufrir la española se encontró al amanecer del dia 23 á sotavento de la francesa, distantes tres leguas, y á una vista de la enemiga, que se reconocia por barlovento. El navío Hércules se separó irremediablemente la noche anterior de la esquadra francesa, y en sus diligencias para incorporarse á ella amaneció inmediato á la inglesa, de la qual se destacó á batirlo un navío de tres puentes. Procuró evitarlo el Hércules; pero no teniendo velas con que huir, le fue forzoso empeñar un vivo combate, que duró cerca de una hora, con tanto acierto y valor que acobardó al navío enemigo, quien se volvió á su esquadra bien maltratado.

133. A este tiempo llegaba ya la esquadra francesa en línea de combate para socorrer al Hércules que se le incorporó, y batir á la inglesa. Esta se reunió y puso en disposicion como de

venir á batalla. No acercándose, despues de algun tiempo que la estuvo esperando la esquadra francesa, arribó esta á las tres de la tarde, y se unió á la española para librarla de otro ataque, que al parecer intentaban los enemigos, avanzando al efecto su vanguardia, viéndola á aquella separada é indefensa por sus nuevos descalabros.

134. Uno de los buques franceses se ocupó aquella mañana en represar el navío Poder, intimando su rendicion al oficial ingles que lo mandaba. Salvada toda la tripulacion española y inglesa, hallándose absolutamente inservible aquel casco, que por instantes se iba á pique, le pegó fuego, y voló por la tarde.

135. Unidas ya las dos esquadras se mantuvieron en buena disposicion para recibir al enemigo que estaba á la vista, en caso de que intentase otro ataque. Y no fueron en su busca por la

proxîmidad de la noche. Entrada esta pasaron varios oficiales franceses á felicitar al general Navarro, admirándose del valor y constancia con que se defendió toda la esquadra española; y dando por motivos de no haber ayudado la suya, el no haberse visto de la vanguardia la señal que hizo Mr. de Court para virar de bordo. Los que no pudieron visitarle le felicitaron por escrito con las mas lisonjeras y verídicas expresiones *.

136. El 24 amanecieron unidas las dos esquadras, sin que se viese la enemiga. El navío Hércules hizo señal de grave incomodidad, pidiendo socorro de navío que le acompañase. No pudiendo aguantar otra posicion en la mar que en popa, y habiendo rifado todas sus velas, excepto el trinquete, hizo derrota como pudo, dirigiéndose á Cartage-

* Carta del comandante del Tigre, apénd. núm. 13.

na, donde fondeó el 27 de febrero.

137. Permaneciéron en conserva las esquadras hasta el anochecer que la francesa se puso á la capa. Creyendo la española seria para facilitar la union, siguió su rumbo, y al amanecer del 25 se encontraron solos los navíos Real Felipe (remolcado por el Santa Isabel desde la noche del 22), S. Fernando, América, Soberbio, Brillante y Alcon diez leguas distantes de Barcelona. Imposible el retroceso para tomar á Rosas, que era el punto de reunion, por impedirlo lo fuerte del N. E. que reynaba, y peligrando aquellos buques en la mar por su mal estado, y mas si tenian encuentro de enemigos, determinó el general Navarro dirigirse á Cartagena para reparar su esquadra.

138. Continuó esta su navegacion sin otro incidente que la incomodidad de hacerla en un estado tan deplorable como el en que se hallaban sus buques,

y la dureza de los tiempos del primero y segundo quadrante en lo rigoroso del invierno. El 3 de marzo descubrieron á barlovento siete velas, de las quales las seis cruzaron por la popa, y la otra fue apresada. Esta era una fragata mercante inglesa, que iba con otras quatro á Mahon escoltadas por tres fragatas de guerra. El 7 ya cerca de Cartagena encontraron la esquadra francesa, que se unió á la nuestra, y siguieron en conserva hasta el 9 de marzo, que entraron en dicho puerto los navíos españoles. El 11 lo verificó la esquadra francesa; y de este dia se lee en el diario original de Navarro: ,, A las 10 vino á visitarme Mr. de Court con algunos oficiales; y despues de algunas preguntas y cumplimientos se explicó diciéndome que habia sabido que algunos oficiales de los navíos que habian llegado antes á Cartagena y del Neptuno habian escrito á nuestra corte que nos

habia abandonado, y que nos habia puesto al sacrificio ó carnicería. Yo le respondí que no debia hacer caso de lo que se escribia; que yo solamente estaba sentido de él en que habiendo convenido que no atacaríamos los enemigos estando nosotros al sotavento, nos habíamos puesto en él en el combate. A lo que respondió que él no los habia atacado; que los ingleses lo habian hecho. Entonces le dixo que habia mil modos de evitar el combate hasta encontrar favorable ocasion para emprenderlo." La esquadra francesa luego que se repostó de víveres dió la vela el 4 de abril siguiente.

139. Para dar una idea de lo obstinado que fue por una y otra parte este memorable combate, parece conveniente hacer una ligera insinuacion de los principales descalabros ó averías de los navíos españoles que mas sufrieron en la accion, así como de la pérdida que

tuvieron en su oficialidad y dotaciones.

140. Real Felipe. Acribillado de balazos su costado y arboladura, inutilizado su velámen, cortadas sus xarcias y cabos de labor y desmantelado enteramente. Murieron su comandante don Nicolas Geraldino, dos oficiales y quarenta y dos individuos de su dotacion. Tuvo seis oficiales y doscientos sesenta y dos individuos heridos, la mayor parte de tal gravedad que murieron de resultas.

141. Poder. Desarbolado de todos sus palos y estropeado enteramente su casco, se entregó al enemigo haciendo mucha agua; y aunque despues se represó por los franceses, se le pegó fuego por estar del todo inútil. Tuvo dos oficiales muertos y quatro heridos, entre ellos su comandante, y de su tripulacion hubo quarenta muertos y sesenta heridos. *

* Quanto haya sufrido el Poder en lo serio

142. Hércules. Maltratados sus costados con muchos balazos á flor de

de este combate lo manifiesta el mas clásico testimonio de los enemigos. Para el famoso proceso que se hizo en Londres á sus generales se dieron á luz siete mapas de gran folio, en que estan grabadas las principales escenas de esta funcion con el siguiente título: « By authority from the originals on seven imperial sheets presented by vice admiral Lestock to the Hon. House of commons &c." En las notas *aclaratorias* de estos mapas se lee: « Resultó que todos los navíos desde la Princesa en la línea hasta el Dunquerque y Cambridge en la division del vice-almirante hicieron fuego á los españoles. Estos buques eran el Salisbury, el Guernsey, el Kingston, el Berwick, el Bedford, el Dragon, el Somerset, el Princesa, el Norfolk, el Namur, el Malborough, el Dorsetshire, el Essex, el Ruperto y el Royal-Oak: el navío cabeza del enemigo, á quien atacaron los buques anteriores por algun tiempo, fue el navío Poder (of him occasion'd all the ships from the Princes . . . to fire at the spaniards. viz.t Salisbury &c. . . . . the Headmost ship of the enemy that was fired at by these was the Poder for any time.) En la hoja tercera y notas *q* y *h* y *i* se lee: « El Princesa fuera

agua, rendidos sus palos, masteleros y vergas, cortado todo el aparejo y parte de sus xarcias, y perdido todo su velámen menos el trinquete. Tuvo seis muertos y nueve heridos.

de la línea á la segunda ó tercera andanada del Poder, por haberle llevado este el juanete de velacho, la vela de gavia y el estay mayor. El Dragon, el Bedford, el Kingston, el Guernsey y el Salisbury continúan el fuego contra el Poder á grande distancia, despues que lo habian dexado el Somerset y el Princesa. El Berwick se acerca á medio tiro de mosquete y combate al navío Poder (mientras los otros conservaban el barlovento) matándole á la primera descarga veinte hombres, y desmontándole siete cañones de la batería baxa." Finalmente en la hoja quarta, letra *h*, se lee: « El Poder ya rendido al Berwick despues de sufrir el fuego del Somerset, la Princesa, el Dragon, el Bedford, el Kingston, el Salisbury y el Guernsey á una gran distancia." Todos estos irrecusables testimonios en boca de los ingleses y dados al público para instruirle del suceso de este combate, apenas sucedido, demuestran qual fue la conducta y firmeza del navío Poder.

143. Constante. Estropeado su casco y velámen, inutilizado el palo mayor, vergas y mastelero de velacho, cortada toda su obencadura, trincas y cabos de labor, con muchos balazos á lumbre de agua. Murió el comandante don Agustin de Iturriaga y diez y seis individuos de su tripulacion, y tuvo veinte heridos, entre ellos un oficial.

144. Neptuno. Maltratado su casco con muchos balazos, nueve de ellos á flor de agua, deshecho todo su aparejo y xarcias, inutilizada su arboladura y vergas, desbaratada su portería, y haciendo mucha agua. Murió su comandante don Henrique de Olivares, un oficial y veinte y quatro individuos de la tripulacion, y tuvo ocho oficiales y sesenta y nueve hombres heridos.

145. Oriente. Maltratado su costado con muchos balazos, quatro de ellos á flor de agua, y estropeada su cofa mayor y baos, cortados muchos cabos

de labor y xarcia, é inutilizada su vela mayor. Tuvo tres muertos y trece heridos.

146. Los otros seis navíos Brillante, Alcon, S. Fernando, Soberbio, Santa Isabel y América tuvieron varias averías de no tanta consideracion en su aparejo, velámen y costados; y la pérdida de gente por fortuna no correspondió al fuego que sufrieron.

147. El total de muertos en nuestras esquadras fue de nueve oficiales, entre ellos tres de los doce comandantes, y ciento quarenta y un individuos de todas clases. El total de heridos diez y nueve oficiales, entre ellos el general y un comandante, y quatrocientos quarenta y ocho individuos, de cuyas resultas muchos fallecieron.

148. Luego que la esquadra inglesa se separó de la vista de la combinada el 24 de febrero, se dirigió á reconocer el puerto de Rosas en busca de la nues-

tra, y de allí á dar ciertos avisos al gobernador de Mahon. Volvia despues á las islas de Hieres; pero no pudiendo sus navíos, por mas diligencias que hicieron antes de salir, mantenerse en la mar, para reparar sus averías tuvo que arribar á Mahon, donde entró el 2 de marzo á recomponerse en aquel su arsenal. *.

149. El valeroso comandante del navío Poder don Rodrigo de Urrutia, que fue conducido en el Berwick en calidad de prisionero, mereció los mas distinguidos y freqüentes obsequios de toda especie en el tiempo de veinte dias que permaneció en Menorca, así del almirante Mathews y oficialidad de su esquadra, como de todos los gefes de la isla. Dice que no se hacia otra conversacion que del combate: que con admiracion elogiaban todos el extraor-

* Véase la carta de Urrutia, apénd. núm. 14.

dinario valor con que se defendieron nuestros navíos; y que este caso lo citaban por exemplo para estimular y promover mas el ardor de sus equipages.

150. El mismo oficial dió cuenta del estado en que entraron en Mahon algunos navíos enemigos; y resulta que el Malborough de tres puentes, que se creyó echado á pique por el Real Felipe, pudo salir del combate con muchísimo trabajo, y ser conducido á remolque por una fragata desarbolado y casi desguazado de todas sus obras muertas. Perdió la vida en el combate su capitan Jorge Cornwall con otros cincuenta y tres entre oficiales y gente, y tuvo noventa heridos, que los mas fallecieron en Mahon.

151. El Namur del almirante Mathews quedó sin masteleros, rendido el bauprés, y tan maltratado todo el buque, que tuvo que dexarlo aquel gene-

ral. Navarro en varias de sus obras refiere que hubo chaza que enteramente se le metió dentro, de modo que desde el Real se veia pasar los ingleses de la batería. Murieron en él su capitan de bandera Juan Russel con doce individuos, y tuvo muchos heridos.

152. El navío Princesa tuvo tanta avería en su arboladura y maniobra que obligó por dos veces á arriar la bandera á su capitan Pett, y arribar ya rendido para entregarse al Poder; pero fue siempre impedido por el primer teniente, y se separó del combate.

153. El Somerset de tres puentes rindió su palo mayor y otros masteleros: destrozadas todas sus xarcias quedó incapaz de arribar sobre el Poder quando desarboló del todo, y por esta razon se entregó al Berwick. Añadió en suma Urrutia que todos los navíos ingleses que se batieron con los españoles quedaron muy maltratados; y que la

pérdida de gente en toda su esquadra ascendia á cerca de trescientos hombres.

154. Rehabilitado con la mayor actividad salió de Mahon el almirante Mathews el 5 de Marzo en busca de la combinada para impedirla la entrada en Cartagena. Pero como sus navíos no habian recibido suficiente recorrida, sufrieron á pocos dias tales descalabros en la mar, que se vió obligado aquel almirante á volver otra vez á Mahon. Entró en efecto el 11 del mismo mes con muchos desarbolos y averías, y para su remedio trabajaban con la mayor celeridad dia y noche. Sin embargo emplearon todo el mes de marzo en su composicion.

155. Esta es la historia cierta y segura de los sucesos y conseqüencias del memorable dia 22 de febrero, segun resulta de nuestros papeles ministeriales: dia tan glorioso para Navarro y la

esquadra española. Las conseqüencias políticas y verdadera ventaja de esta victoria para las potencias aliadas fue quedar libre el Mediterráneo por algun tiempo, y recibir el infante don Felipe las provisiones que tanto habia de menester, hasta que volvieron á dominar aquellos mares los ingleses, ya declarados contra ellos la Francia. La noticia oficial se dió á Navarro el 17 de abril.

157. El almirante Mathews nada satisfecho de la conducta de su vice-almirante Lestock, le suspendió del mando luego que entró en Mahon, y le envió á Inglaterra. Aquí recriminado por este subalterno el proceder del general en gefe, la Cámara de los comunes pidió se les formase causa. De cuyas resultas estos dos generales y los comandantes Burrish, Norris, Williams, Ambrose, Dilke y Frogmore, que en el dia de la funcion lo eran de los navíos Dor-

sethire, Essex, Royal-Oak, Rupert, Chichester y Boyne, y á mas los quatro tenientes del primer buque, todos doce fueron puestos en sendos consejos de guerra. El fallo de tan varios procesos, de que todavía se ocupan mucho los escritores ingleses, declaró, contra la opinion pública, al almirante Mathews inhábil para qualquier otro mando. Escribióse que el rey no queria confirmar la sentencia en mengua de un general que se habia batido con tanta gallardía; y es lo seguro que su buena fama ha pasado ilesa á la posteridad; y no la de su acusador Lestock, que fue el absuelto, saliendo al fin victoriosa, como sucede siempre, la verdad de la calumnia. Y todos los capitanes de arriba fueron despedidos del servicio por mas que algunos tuvieron grandes y poderosas defensas, probando lo bien que habian combatido. Todo cede en honra y elogio de Navarro: de quien y de sus brio-

sos subalternos se estamparon entonces mismo las mas completas alabanzas en los muchos escritos que con tanta *corte marcial* publicaron los ingleses, y que junta un tomo en quarto titulado *Apelacion al público.*

158. El de toda Europa aprobó ver Teniente General á don Juan Navarro, cuya patente se firmó en el Buen-Retiro á 28 de febrero: y en despacho de 7 de marzo siguiente se le confirió la dignidad perpetua de título de Castilla, libre de todas cargas y con la lisonjera denominacion de *Marques de la Victoria*, poniéndole asimismo corriente la pension de que le hizo el rey gracia en Sevilla, y que estaba sin cobrarse desde 1739, que todas se suspendieran.

159. Hasta entonces conservó Navarro el empleo de alférez de guardias-marinas que le traxo á la Armada; y siempre mantuvo igual amor hácia una nobleza á cuya instruccion literaria y

marcial consagró tantos sudores. En unos discursos que mucho adelante presentó á Cárlos III, le dice: „Diez y ocho años estuve adiestrando la compañía de guardias-marinas en el exercicio del fusil y evoluciones. Todos los que la han visto hacer en público este exercicio, extrangeros y patricios, han confesado no habia en la Europa tropa alguna que los igualase; pues sin toque de caxa, voz ni señal hacian el manejo del arma y todas las evoluciones de por sí solas con aplauso general. Y V. M. puede ser testigo quando con su augusto padre y real madre lo vieron practicar en la plaza de la ciudad de Cádiz con el concurso de todas las naciones de la Europa."

160. Mientras el rey premiaba el valor del marques, las primeras personas del reyno y de otros reynos le congratulaban con los mayores encomios por su triunfo. Quien le anunció haber

oido á la reyna Isabel Farnesio: *Ya tenemos un general de marina:* quien los brindis que el rey de Suecia repetia en honor suyo. La Academia española le escribió la mas expresiva enhorabuena; y no hubo procer que no exâltase por escrito su conducta y esfuerzo, y la gloria que habia adquirido á su patria.

161. Como su siglo hasta esta época habia sido tan escaso de combates navales, contándose solo el de Málaga, el de cabo Páxaro y el de Tolon; y el de Tolon era tan desemejante de los otros, todo cedia en honra del que le sostuvo tan bizarramente. Por otro lado el proceder de los franceses en esta ocasion, su inerte y equívoca conducta, levantó un alarido universal, y por algun tiempo revivió la amortiguada enemiga, que no fue mas pública en la era de Francisco I y sus inmediatos sucesores. *

* ,,Le combat de Toulon, en 1744, valut à l'almiral espagnol le titre pompeus de marquis

Sarcasmos, pasquines, hasta oraciones sagradas dichas en los templos, los pintaron con los mas negros colores. Ellos por su parte han procurado multiplicar testimonios en que se lea este combate como partido con su triunfo entre las dos esquadras aliadas *. Y co-

de la Victoria. Quelle qu'eut été la conduite du commandant français et la manuævre de son escadre, il en resultat des-lors entre notre marine et celle d' Espagna, du degout, de l' humeur, et meme de l' animosité: ces deux corps ne servirent plus ensemble. Les espagnols fiers et contens d' eux memes &c. Politique de tous les cabinets d' Europe.... mss. trouvez dans le cabinet de Louis XVI &c. par L. P. Segur l' Ainé, ex-Ambassadeur: tom. 2 en Paris 1801, artic. XII pag. 236.

* Millot, Memoires de Noailles tom. 6 pag. 17. ,,Une escadre à Toulon, qui, jointe à celle d' Espagne combatit glorieusement les Anglois...." Il y eut un combat tres vif. *Lex deux* escadres coulerent à fond un vaisseau anglois de trois ponts, nommé le Malborough, et un brulot qui s' etoit approché d' un de *nos* vaisseaux pour y meutre le feu. Un autre vaisseau de guer-

mo si esto no fuera bastante pretender, osó la mala fe de alguno arrebatar la palma del Real Felipe para depositarla en una mano francesa, afrentando y denigrando la mano española que la ganó. Atroz calumnia, últimamente repetida por pluma menos interesada y sospechosa que la de Mr. de Lage, * su

re anglois fut entierement demâté et plusieurs entierement maltraités, entr'autres un de quatre vingt dix canons. *Lex deux* escadres mirent deux fois l' amiral Mathews dans la necessité de reprendre le large. (Recueil historique des faits pour servir à l' histoire de la Marine: tom. 2. Paris 1781 an. 1744, pag. 433.) ¿Se puede escribir con mayor parcialidad ni contrariando mas los hechos? Véase el siglo de Luis xv tom. 4 pag. 75.

* „Deux officiers français MM. de l' Age et d' Autevil, firent cette fameuse defense de Royal Philippe; l' amiral espagnol, blessè d' un eclat de bois au commencement de l' affayre, ne parut plus de puis; ce vaisseau rentra dans Toulon, et il n'y eu point de pris. Voilà le vrai de cette histoire."

primer fingidor, y que dexamos plenamente castigada entre los apéndices en una larga y convincente nota. * La amistad constante de ambas cortes apagó luego aquel funesto ardor, quedando á la verdad reconcentrado en el pecho de muchos, y con hondas raices en el del vencedor de Mathews.

162. Ya por la distancia de los sucesos y por tantos otros harto mas notables é inauditos que han tenido lugar; ya que no vive ninguno de los personages que intervinieron en esta sangrienta escena es tiempo de fixar su mérito. El del general español lo afianza voto tan idóneo y completo como el de Federico II, ** que le asegura la inmortalidad: el de la marina española en este dia la juiciosa analisis de este combate, que separado de quantos se propuso discutir para instruccion de

* Apéndice número 15.

** En su guerra de siete años en el de 1744.

sus compatricios, ha publicado el ingles Le-Clerk, executándolo así por sus peculiares circunstancias. * Su analisis concluye con esta memorable confesion. „Así finalizó su humo este memorable combate, que al parecer debia producir la destruccion de las dos esquadras de España y Francia (*¡y quanto mas la de España sola!*) por la innegable superioridad de las fuerzas de la inglesa.... sus capitanes que rompieron la línea tuvieron la culpa del mal suceso. De aquí se sigue que la sentencia que dió el consejo de guerra de que perdiese la vida el almirante, virtualmente es el orígen de todas las desgracias que han acaecido desde entónces."

* To this battle, distinguished as it is by peculiar circumstances, and the better to express a desire of doing justice to the admiral who commanded, it has been thought proper to assign a place by itself. (An essay on naval tactics systematical and historical.... by John Clerk section 3, pag. 110 à 117 y plate xvi, fig. I. à 5.

A este dictamen puede unirse el de otros escritores británicos libres de toda sospecha al tratar de los comandantes sus compatricios que intervinieron en este que llaman *melancólico* y *aciago dia;* * aunque ya traten de tergiversarlo en menoscabo de su candor y buena fe. ** Y finalmente el concepto que se procuraron las naciones que concurrieron en cabo Sicie lo expresa el juicio de Luis Antonio Muratori, extrangero respecto de todas ellas; pero instruido y contemporáneo, y de la solidez y pulso que tiene tan acreditados. Él no dudó estampar en los anales de Italia el que fue y será verdadero dictámen de la Europa literaria y marina. ***

* La biografia.

** Las cartas últimas publicadas en Inglaterra por Arrowsmith, poniendo dos sables cruzados filo arriba junto á cabo Sicie, dan á entender fue batalla ganada por ellos.

*** Apéndice número 16.

163. Rehabilitado en Cartagena el marques de la Victoria; sí bien nuestra corte mandaba con instancia saliese al mar y fuese con ocho navíos á Tolon don Ignacio Douteville, él con diez y una fragata y otros buques menores dió la vela en 20 de julio. Montaba el Santa Isabel; porque el Real no fue posible habilitarlo, ni quedó en estado de volver al mar. Su comision era hostilizar al enemigo é interceptarle sus convoyes. Lo qual executó tanto en esta como en otra salida con la propia esquadra que hubo lugar el 14 de agosto. El 18 de setiembre volvió al puerto con varios navíos holandeses y de otras banderas del norte, rezeloso de que los pertrechos y víveres que llevaban fuesen para los enemigos. Los quales impidieron nuevas campañas y cruceros enviando al almirante Rowley con 21 navíos que bloquease á Cartagena.

164. Siempre bloqueado, pero á bor-

do del buque de su insignia, el primero de mayo de 1746 dispuso y firmó el marques de la Victoria el mejor de sus proyectos, el mas bien meditado, cuyo malogro y desdeñosa repulsa deberá ser sentida mientras haya esquadras reales en el Mediterráneo. Y como no pudiera conocerse el fondo de su mérito sin tomar las aguas desde su orígen, nos es forzoso intercalar en la historia de Navarro un brevísimo epítome de la del puerto de Cartagena.

165. La ventajosa y casi única situacion de este puerto movió los cartagineses á edificar un pueblo en su orilla, que repitiendo el nombre de Cartago, fuese tambien capital de la España púnica. Edificado entre los montecillos en que termina cierta especie de calzada natural que se desprendia del continente, quedó el puerto en torno y al rededor de la ciudad, á la que solo aquella misma calzada daba ingreso.

Pero sus aguas por la banda del norte, y desde lo que es hoy dársena hasta el ingreso y calzada dicha tenian poquísimo fondo. Esto y las felices casualidades que se leen en Polibio facilitaron á Escipion el asalto y famosa conquista de Cartagena.

166. Durante la dominacion romana continuó la nombradía de aquel puerto, en donde se malogró su último armamento de trescientas galeras que, para recuperar el Africa sojuzgada por Genserico, habia juntado el infatigable Emperador Mayoriano. Arrollada esta colosal potencia, y harto pocos en número los bárbaros que la vencieran para su vasta adquisicion, no se curaron del mar que opuso una barrera á sus devastaciones. Sí que arruinaron de todo punto á Cartagena, último territorio de los Emperadores de Oriente en nuestra península, para imposibilitarles el regreso á su orilla.

167. Tamaña catástrofe, aquel abandono y la serie de los años, cuyas lluvias depositaban en la ensenada tierras y escombros que traian de los vecinos montes, levantó el terreno; y si no cegó del todo la porcion del puerto que hacia frente al mediterráneo, ni aun allí dexó fondo para navíos de primera magnitud. He aquí el orígen del pantano conocido baxo el nombre de Almajar, que robó á las naves la parte mas segura y abrigada del antiguo puerto, antes segun hemos expresado, extendido á espaldas de la poblacion de hoy dia. Y he aquí por qué esta empezó á mudar de condicion maleando su atmósfera.

168. Abandonado de tal manera este territorio y baxo el señorío de diversos particulares, la sabia política de los reyes católicos conoció quan grande era la importancia de los puertos marítimos, y quan justa la ley que desde Alonso el Sabio los declaraba de dominio re-

gio. Entonces, como otras varias litorales, volvió la ciudad de Cartagena á la corona, y se trató de reparar su ensenada. Pero la América descubierta en esta coyuntura llamó y fixó las atenciones á los puertos del océano. Y como el de Cartagena, aun en su estado decadente, ofrecia seguro abrigo á las esquadras de galeras, hubo doble disculpa para no llevar adelante ni siquiera su limpia.

169. La rebelion de los moriscos de Granada y el rezelo ó noticia de querer los turcos apoderarse de Cartagena, como punto el mas á propósito para introducir socorros á aquellos rebeldes, hizo se pensase en ponerlo á cubierto de tales insultos murando su corto caserío. Esta operacion aumentó el almajar y acabó de pervertir el clima; porque aquella misma Cartagena escogida de los pretores romanos para su residencia favorita; aquella Cartagena, cuya salu-

bridad y frescura ponderan dos testigos tan sin tacha como Florian de Ocampo y Ambrosio de Morales, se deparó un lugar mal sano y terrible por las epidemias y fiebres malignas que de continuo la afligian y azotaban. El daño y exterminio de las tripulaciones era allí mas temible que en el proceloso mar y sangrientos combates: tanto se disminuian y aniquilaban.

170. Siglo y medio corriera despues de levantada tan fatal muralla quando la poderosa razon de estado, el feliz local del puerto, y las grandes miras de Patiño hácia la marina, volvieron la atencion del gobierno á la Espartaria. La primera providencia fue mandar en 1719 á don Juan Medrano que levantase un mapa é informase acerca del estado del fondeadero. En 1721 se trató no solo de fixar allí el departamento de las galeras y su atarazana; sino arsenal para navíos, y que fuera el

tercer punto de reunion de nuestras fuerzas navales. El brigadier don Alexandro Rez, hábil ingeniero, fue comisionado á levantar la traza. Otra presentó el Conde de Bene, ya general y siempre acreditado marino. Enmendó ambas don Sebastian de Feringan, que la providencia destinara para realizar tamaña empresa; y aunque se aprobó y él vino á ponerla por obra en 1731, nada tuvo efecto todavía. Ni tampoco el que en 1739, muerto ya Patiño, imaginó don Esteban Pannon, por mas que lo aprobase el duque de Montemar.

171. En este estado y Ensenada en la cumbre de su favor y de todo punto resuelto á realizar las grandiosas mejoras de Cartagena, entró allí Navarro con la victoriosa esquadra. Nota lo primero lo peligroso de su deteriorado muelle, y consulta á la corte su rehabilitacion. Dícela económico que si bastaban entonces diez y ocho mil reales, no bastarian

despues, de seguir el abandono, diez y ocho mil pesos. Juntamente propone se haga en la cabeza del muelle mismo una fuente para la aguada de los buques, que malgastaban tiempo y pipería obligados á rodarlas por tierra, quando por mezquinos siete mil reales podia traerse desde la plaza un aqüeducto.

172. Ensenada penetra el zelo del comandante de una esquadra por casualidad anclada en Cartagena; y con fecha de 27 de marzo de 1746 le envia el plan para el nuevo arsenal, que creyó el de Bene, y era el corregido por Feringan, y le encomienda forme una junta para exâminarlo, y proponer sobre el todo. Así autorizado el marques * forma su junta, consulta los planos y proyectos remitidos, oye á los vocales, exâmina el terreno por sí; y de todo concluye el poco espíritu de lo

* Véase en los apéndices la carta á Ensenada núm. 17.

propuesto, y que se presentaba de suyo la dichosa y oportuna ocasion de volver la antigua salubridad á tan freqüentada poblacion, la antigua magnitud y resguardo á su puerto, y ofrecer á la marina moderna el arsenal mas completo del mundo.

173. Era así que todo lo proyectado se limitaba á encerrar la dársena en la última parte del puerto, invernáculo donde solian aconchar las galeras. Este rincon, dominado de montes que lo cobijan baxo tiro de fusil, ademas de tan grave padrastro y el de su estrechez, dexaba contiguo el funesto almajar y sus pestíferos vapores; pedia multiplicados y lejanos puntos de defensa, y en nada contribuia á la de la ciudad. Hecha empero la dársena en el almajar mismo, dándole comunicacion un canal con lo que es dársena hoy y entónces quedaba puerto, desaparecian todos aquellos inconvenientes y obstáculos, trocados

en muchas mas ventajas y de las mas apetecibles. La nueva balsa quedaba capaz de cincuenta navíos de línea, y de centenares de buques mercantes: aislado el puerto y libre de todo padrastro, y de qualquier insulto hostil: defendida la ciudad de ataques terrestres, constituyêndola como inexpugnable por tierra, y sobre todo desaparecia el funesto almajar. A mas se duplicaba tambien la extension del ancladero pudiendo estar con total independencia varias esquadras. Por el conjunto feliz de tanto requisito era acaso la dársena proyectada por Navarro única en Europa por su capacidad, igualmente segura, bien situada quanto cabe, y de todo punto completa.

174. Si á estas sólidas y permanentes perfecciones se allega lo fácil y sencillo de su construccion, que se emprendia en terreno igual, y se executaba en seco y á medida del deseo, cre-

cerá mas y mas la sorpresa y pasmo de que pensamiento tan sublime, de efectos tan felices, y de execucion tan llana, no fuese admitido con entusiasmo, y puesto por obra al momento y no discontinuado hasta gozarlo en su plenitud.

175. Quando en el dia se registra un arsenal en miniatura, uno y otro espalmador aptos para tan pocos navíos, cuyos árboles se presentan allí tan espesos como en el bosque que los produxo, y cuya proxîmidad en un accidente de fuego, en un temporal deshecho, en un bombardeo ú ataque, puede ser tan completamente funesto á la armada y á la nacion: quando se recuerda el inmenso costo de largos mil millones de reales expendidos ya en formar y defender departamento tan angustiado, y otros mil en mantener oficinas é individuos de su dotacion: quando mas que todo se numera con horror

los miles de inapreciables marineros, de útil maestranza y honrados vecinos que ha devorado el almajar con sus mortíferos hálitos, y quanto cuesta el lento remedio de levantar á fuerza de brazos su superficie; entonces crece la pena y desconsuelo de que el grandioso, el bien concebido y saludable pensamiento de Navarro no fuese adoptado como merecia. Ya no es dable se realice; que hay ocasiones y oportunidades en la vida semejantes al tiempo: el que pasó no vuelve, y solo dexa estable y como vinculado el remordimiento de su malogro y desperdicio.

176. Otro de menos zelo tal vez hubiera desistido de comunicar sus luces: Navarro dexó á la posteridad que lo juzgase, y penetrado de amor al rey y á la marina no omitió, aun inconsultado de propósito, el coadyuvar á empresa tan importante como la perfeccion y comodidades del nuevo arse-

nal. Fue así que despues de trece proyectos revistos y enmendados, adoptados y repudiados sucesivamente, ya en 1749 trataba Feringan de poner en planta el mas dichoso. En la operacion primera del malecon, filtraciones, avenidas, hundimientos, oponian mil estorbos imprevistos: males de que no adolecia el proyecto del marques de la Victoria. Para superarlos, y otros inconvenientes del pensamiento aprobado, dispuso Ensenada viniese á Cartagena el benemérito capitan de navío don Antonio Ulloa. Trató este con Feringan de todos los puntos, formaron nuevo proyecto y plano, y lo dirigieron á la corte. Navarro, á quien urbanamente dexaron asistir á su conferencia, no pudo menos de notar quan falto iba el todo de muchos pormenores esenciales. Sin insistir ya en su primer discurso, ni desistir tampoco de su bondad y preferencia, y sin hacer senti-

miento de que no se hubiera contado mas con él; pero sin desentenderse tampoco de tamaña irregularidad, puso en movimiento y juego su zelo y discrecion. Y como por los varios ministerios de que estaba encargado Ensenada cada oficial mayor era en el suyo respectivo un órgano entonces muy idóneo, al de marina con ayre y estilo confidencial dirigió el marques sus reparos y críticas. Así sazonó la entrada de aviso tan discreto y de servicio de tal monta. „Gradúeme V. S. de bachiller y de meterme donde no me llaman con el importuno título de molesto: soy buen servidor del rey, amo la marina y la nacion, y me parece que cometiera un delito digno de reprehension, si siendo uno de los individuos de ella no expusiera mi tal qual sentir en cosas donde tengo alguna experiencia é inteligencia."

177. Bien manifiesta lo uno y otro

el plano que acompañó con esta carta. Especifica y contiene quantas oficinas y talleres abraza un arsenal, su oportuna y recíproca colocacion, y de qué manera se debian disponer segun la configuracion del terreno. No pocos de estos saludables avisos fueron adoptados. Y el marques, ya que en daño de nuestra marina vió repudiado su primer y superior pensamiento, espontáneamente concurrió y tuvo parte en la simétrica y adequada colocacion que hoy con justicia se aplaude en el arsenal de Cartagena.

178. Por no subdividir quanto obró ó pensó acerca de empresa tan grande, desde 1744 hasta 1750 en que al fin se determinaron las obras, hemos dexado de colocar en los años intermedios sucesos de don Juan Navarro dignos de recuerdo. Porque á la manera que en los mares el logro de un dia de combate es el término final de los estudios to-

dos y conatos de un marino; en tierra el complemento de un arsenal es el blanco de una marina regia. Por eso no omitimos manifestar en sus lugares respectivos baxo qué punto de vista consideró el marques de la Victoria los tres de España formados en su tiempo; y qué se consiguió ó malogró de sus luces y avisos. Volvamos á exâminar otros acaecimientos durante su mansion en Cartagena.

179. El 1º de julio de 1747 le dirigió don Blas Moreno y Zavala con lisonjera epístola una disertacion que trataba de imprimir contra el fútil escrito de la Margarita preciosa. Era este oficial de los primeros y ya granado fruto de la compañía de guardias-marinas *, autor desde el año de 32, alférez de fragata, de la conocida obra *Práctica de nave-*

* Padre del malogrado general don Ventura Moreno.

gacion, uso y conocimiento de los instrumentos mas precisos en ella. Trató de publicar su obrita, porque el franciscano Miravete con la mal empleada proteccion del ministro don Josef Carvajal volvia por estos años á repetir impresas sus ignorancias y chocheces. El general Navarro leyó la disertacion, recordó á su autor el opúsculo de fray Juan del Olvido; y no tomó mas parte en tan despreciable contienda, con ser don Blas Moreno uno de los oficiales que con razon distinguia, y que siempre empleó cerca de su persona. Obró por cierto con prudencia y juicio; pues si la disertacion que tenemos á la vista se hubiera publicado, manifestara quan cansado y fastidioso es contestar á un escrito tan necio, y quan inútil el refutar uno á uno sus errores. Esto hacia el nuevo impugnador en ciento treinta y tres páginas de menudo carácter, desperdiciando á la verdad mu-

chísima doctrina; y no siendo tan feliz en las jocosidades de que quiso valerse. Todo comprueba quan oportuna fue en su tiempo la crítica del marques y quanto mejor desempeñada.

180. Desde 1º de marzo de 1748 quedó desembarcado y de comandante general del departamento; y por octubre se publicó la paz marítima de Europa, que dió márgen á que Ensenada se consagrase libre de aquel cuidado al acrecentamiento de la armada. Esta fue la época, como hemos dicho, en que con mas fervor se trataba de las obras de Cartagena. A su gefe se encargó con especialidad la limpia del abandonado y primitivo puerto; y de tal modo la executó que no ha sido necesario cargar un ganguil hasta que en 1798 puso en juego los pontones el zeloso don Miguel Gaston que desempeñaba el mismo mando que el marques.

181. Apénas publicada la paz de

48 se comunicaron á Navarro dos reformas de la mayor conseqüencia. La primera de 8 de noviembre suprimió el almirantazgo. Precisamente al concluir una guerra que dirigida por sus órdenes tuvo felices é inesperados sucesos: quando abatido el orgullo ingles volvió todas las conquistas compradas al precio de tanta sangre; y si numeró mil doscientos quarenta y nueve buques tomados á españoles y dos mil ciento ochenta y cinco á sus aliados, dexó en poder de ambos tres mil doscientas treinta y ocho presas, y el pueblo ingles con la carga de setecientos veinte millones de reales por aumento de sus empeños. El marques de la Victoria vió nacer nuestro almirantazgo quando faltó Patiño, habiéndose creado la dignidad de almirante para don Felipe de Borbon en 14 de marzo de 1737; y le vió espirar en la fecha de arriba, ya el infante de soberano en Parma. Quando

los empleos se buscan para las personas y no las personas para los empleos, no se calcula el bien público que estos producen; sino los bienes con que enriquecen ó decoran aquellos á cuyo favor se erigen. Navarro debió ser general á la ereccion del almirantazgo, y á su anulacion verse muy luego á la cabeza de la armada director de tan vasto cuerpo. Esto solo toca á su historia; á la de la marina tocará desmenuzar de quantas y quantas ventajas la privó aquella providencia, y qué de males produxo. Entregada otra vez á las solas luces y caprichos de un ministro, ceñida á la direccion y pasiones de un solo gefe, cesó aquel consejo y tribunal que reconcentraba el saber y la prudencia de los mas expertos. Allí qualquier pensamiento ó providencia saludable y conveniente no moria con el que le propuso ó la planteó: allí se discutia antes de resolver, y no se aban-

donaba lo bien resuelto. Focus de las luces de muchos, centro de las líneas de todos, fuego sagrado y perpetuo que purificaba lo que el amor propio é interes de cada individuo pega de escoria al precioso metal de sus pensamientos relativos al pro comun; y en donde purificados se elaboraban con invariable órden y sistema para la inmortalidad.

182. Si hay quien se atreva á dudar de lo desapasionado de este concepto lo desengañará para siempre la lectura de las disposiciones y acuerdos que emanaron del almirantazgo en los once años de su permanencia. Un arsenal tan completo como el de la Espartaria, las ordenanzas tan discretas del año de 48, el juicioso arreglo de matrículas dándoles órden y consistencia, el pio y político establecimiento de inválidos, organizar en los arsenales el régimen interior, construir buques en América, son grandes y sensatas pro-

videncias, que diciendo relacion al todo, se dieron en tan corto intervalo. Y si todas las parciales, cuyo catálogo tenemos presente, se pudieran analizar, se echaria de ver con asombro no hay una sin justo propósito; atropellada ó superflua ninguna: todo parece dictado por la prudencia, y lleva consigo el sello de la justicia. Quanto sea un almirantazgo indispensable en una potencia marítima, y que estima y necesita serlo, harto lo manifiesta el incremento de la Inglaterra desde que lo constituyó artífice de su felicidad. Él y no otro ha ido adoptando constantemente los vigorosos medios de aumentar aquella marina regia, que al morir la reyna Ana en 1605 no pasaba de quarenta y dos buques, y de que solo quatro montaban quarenta y dos cañones, al colosal estado en que la vemos permanecer. Y quanta falta hiciese nuestro almirantazgo lo demuestra con dolor el

descuido é inercia del que pocos años adelante, muerto Ensenada, tomó el timon de la marina española. Sin espíritu ni fuegos comunicó la apatía que lo caracterizaba á un cuerpo que debe ser todo vida y accion, y reformarse de continuo poniéndose al nivel de sus rivales.

183. La otra providencia de superior pulso, y que hizo mas indebida sensacion en el distrito del mando de Navarro, fue la reforma absoluta del cuerpo de galeras, que se firmó en 28 de noviembre de 1748. Su remotísima antigüedad, que sin disputa frisaba con el orígen de la marina española, su linage de buques y táctica, cuya construccion y evoluciones primitivas se nos ocultan en los orígenes del navegar, hacia conceder á este cuerpo y servicio aquella especie de religion con que todo lo no sujeto á la memoria de los hombres se acata y reverencia. Como quiera que hubiese sido la ocupacion

marítima de nuestra alta nobleza, y medio tan poderoso para librarnos del yugo sarraceno, y contase una serie eslabonada de acciones distinguidas y célebres triunfos, todo hablaba en su favor. Y todo debia hacer mayor sensacion en Cartagena, donde desde mediados del siglo XVI estaba reconcentrado y como fixo este departamento marino militar.

184. El juicioso reformador procedió no obstante con un tino que justifica semejante providencia. Era incontrovertible quanto la pólvora y la América habian cambiado el sistema de la construccion y guerra marítima: quanto la astronomía y mecánica facilitaban en todas estaciones cruzar los mares subido el bordo y abandonado el remo de los buques: el desperdicio á que llevaba la forma material de las galeras: el mucho mayor y mas irreparable del tiempo que en mas de medio año las

tenia ociosas en sus aconchaderos; y finalmente que las siete, que solo subsistian en forma de esquadra quando se reformaron, hacian de costa, no armadas, obra de doscientos mil pesos al año. A estas razones de buen gobierno y justa economía llegadas otras políticas y de estado, que desaprobaban una marina aislada y exênta dentro del cuerpo de la armada, de sistema diverso, llena de fueros, siempre ofensivos aun quando son legítimos por necesarios, censora impertinente de toda novedad, induciendo con su exemplo á la juventud á desdeñar estudios que ella menospreciaba: todo cede en justificacion del dictámen de Navarro y de otros generales de sus luces, que opinaban lo que executó Ensenada al reformar las galeras.

185. Acaso él no aprobó el golpe rudo y violento con que se mandó y executó esta reforma. Fue sin duda un

sarcasmo la incivil contestacion dada al conde de Fernan-Nuñez, último capitan general de tan ilustre cuerpo. Preguntando donde depositaria su estandarte, que tantos triunfos habia adquirido á la nacion, tuvo por desabrida respuesta que si estaba servible lo dexase en el almacen general, y de no estarlo en el almacen del excluido. ¡Quanto mas propio y justo fuera haber mandado un solemne depósito en el presbiterio de alguno de los santuarios decorosa y piamente adornados con tantas banderas ganadas en sangrientos choques por los héroes que seguian un estandarte jamas tremolado en poder de enemigos! Allí un *Te Deum* debia haberlo consagrado de una vez y para siempre á su conquistada inmortalidad. Breve la historia de la marina será el equivalente á un templo donde con la noticia de las hazañas se conserve el voto de eterna gratitud á marinos que

llevaron su nombre en triunfo desde el ismo de Suez hasta el de Panamá.

186. Entendiendo en novedades marítimas de tanta conseqüencia supo don Juan Josef Navarro el 15 de marzo de 1750 que por muerte del conde Bene de Maserano le confiaba el rey el departamento de Cádiz y la direccion general de la armada, anexa por costumbre á aquel puesto. Contaba los sesenta y tres años quando, aunque por encargo solamente, empuñaba el primer baston de la marina, y treinta y tres de servicio en ella quando ya se contaba su primer general. Tan duro y exterminador es el exercicio marinero, y de tal suerte las incesantes expediciones y viages del reynado de Felipe v habian consumido todos los mas antiguos.

187. En Cádiz al frente de la armada real, primer responsable de su régimen, y como el que mas interesado

en sus aciertos, parece que el marques de la Victoria se rejuveneció y elevó sus miras á la esfera de sus altas obligaciones. Ya no se trataba de una armada de catorce buques en todo, qual la que proponia en 1721 el secretario de del despacho universal don Manuel Pez. Ensenada, siguiendo las huellas de Patiño, la acrecentó al punto de contarse en esta época quarenta vasos de línea, divididos, quizas prematuramente, en tres departamentos. Su nuevo director general, si mientras fue individuo de la compañía de guardias-marinas dirigió su conato, como hemos visto, á las ciencias exâctas y tratados elementales que formasen la juventud: ahora, viendo ya entregada esta juventud marina al insigne don Iorge Juan, y que se formaba é instruia como nunca, él se consagró exclusivamente á llenar su alto y supremo cargo. Era este el gobierno metódico del cuerpo, tenerlo en un siste-

ma de unidad, y simplificar quanto fuese dado este órden.

188. Para tan digna ocupacion, á expensas de un ímprobo afan en que llevaba expendidos nueve años, en treinta y nueve planes de carta magna, y á la manera de un atlas de los mayores, planteó con suma claridad y distincion quanto necesita una esquadra de cincuenta y seis velas. De cincuenta y seis velas, porque antes y despues en varias obras suyas dió por sentado que en pasando á mayor número ya no cabia órden y arreglo, y era inevitable el embrollo y confusion. Hombres, su empleo y armas, alimentos, cargos y consumos: buques, sus útiles, armamentos y repuestos; y de cada parte el número en exercicio y los reemplazos: todo, todo quanto una república sobre las aguas puede y debe contener, otro tanto está individualizado con suma sencillez y superior claridad.

189. Para el fácil manejo de cuerpo tan vasto lo divide en tres esquadras, y cada de estas en dos divisiones: y es tan artificioso el distintivo que adoptó para las grímpolas de sus buques, que si su diversa colocacion manifiesta el trozo á que pertenecia, el sistema de colocar los colores de que las forma denotaba tambien la subdivision, y en ella el número ordinal ó puesto señalado al navío. Por manera que á un golpe de anteojo sabia el general sin fatiga qual necesitaba aviso, enmienda ó aprobacion. No á los solos generales tuvo la mira en este exquisito trabajo; el secretario del despacho universal, como el postrer individuo de la cuenta y razon; el supremo gefe de la milicia naval, como el último subalterno tenian en este espejo portátil de la armada fixas quantas imágenes eran necesarias para comprehender lo que sea una gran esquadra en estado de ope-

rar. Operando era de un uso continuo; y concluida la campaña y depositada en un archivo, la fidedigna historia de quanto acaeció. Y como estos planos los destinaba á la prensa, dexando en blanco sus colunas respectivas, para irlas llenando segun el armamento que se hiciera y sus accidentes, del modo que indica el título ó cabeza de cada coluna, su uso era perpetuo, y siempre reciente y nueva su utilidad. En una palabra desempeña esta obra en todas sus partes el pomposo y prolixo título que le dió el marques. *

* „Relacion y estado general é individual del detallo completo de una armada de mar dividida en tres esquadras con la denominacion de sus colores: cada esquadra en dos divisiones, distinguidos los navíos por medio de los colores de sus grímpolas. Este estado puede servir para qualquier número de navíos, grande, mediano ó pequeño. Se hallan en él todos los inventarios de su completo armamento, tanto de los navíos de guerra, de los navíos repetidores de se-

190. Él sienta por basa en el discurso que la antecede que todo se logra

ñales y de los navíos que forman el cuerpo de reserva, quanto de los brulotes, bombardas, navíos hospitales, navíos de víveres y pertrechos, y xabeques para el uso de toda la armada ó de una esquadra. Este plano de armamento está compuesto de cincuenta y seis velas, donde las veinte y siete son navíos de línea, comandados por tres tenientes generales y tres gefes de esquadra: tres navíos repetidores de señales: ocho navíos que forman el cuerpo de reserva: seis brulotes, quatro bombardas que se pueden aumentar hasta diez y seis: dos navíos, el uno para hospital, el otro de convalecencia: otros dos, el uno para almacen de víveres, el otro de pertrechos; y quatro xabeques, dos destinados á llevar órdenes á los navíos, y dos para emplearlos para correos de la armada ó esquadra. En este estado é inventario se hallan todos los nombres y número de los principales individuos embarcados en todo el cuerpo de la armada y navíos, con todas las noticias y particularidades de una exâcta y prolixa especificacion de todo lo que contiene su total armamento. Y asimismo las particularidades mas precisas de las operaciones de una campaña, y lo mas notable de su nave-

con la regularidad; como todo es caos y confusion si falta sistema y método. Tuvo razon en añadir que sin su nunca pensado ni practicado estado general, el general mandará los cascos de los navíos é ignorará todo lo restante de su esquadra, que es mucho mas y de tan-

gacion. Tiene la excelencia de tener los inventarios de cincuenta y seis velas en uno solo, perpetuo en haciéndole grabar, y dexando en blanco los números y los nombres: propio para secretarios de Marina para presentar al rey cada armamento, á fin de enterarle del todo y de sus partes, sea de armada, esquadra ó poco número de navíos que salgan en cada campaña: preciso á los generales que mandan los navíos y á sus mayores generales: necesario á los intendentes de los departamentos donde se armen los navíos, á los ministros embarcados en ellos, á los contadores de los navíos, y para todo oficial que quiera instruirse del detallo de una armada ó de su solo navio por poderse sumar cada clase en su coluna para sacar el total de lo que contiene. Y últimamente, concluida cada campaña se puede archivar en los oficios principales de marina. Lo dedica al rey nuestro señor por mano del ex-

to momento como la ciencia de mandarlos: que la economía interior conserva tesoros que el desperdicio absorve. Con justicia concluye que semejante labor no es para principiantes, sí superior á la inteligencia de un simple maniobrista, y á la de los que tienen una superficial tintura de lo que es marina: así como sus escarmientos anteriores le hicieron cerrar su prólogo con las siguientes palabras: „No será extraordinario que su misma confusion la muerda con los dientes injustos del desprecio."

191. Mas es preciso convenir tam-

celentísimo señor marques de la Ensenada el marques de la Victoria, teniente general de la real armada, director general de ella. Año 1750."

Es un tomo que consta de treinta y nueve planos en carta magna de mas de vara y media cada uno en largo y una de ancho, escrito apaisadamente, aunque lo mas son números. Está enquadernado á manera de atlas, forrado en pergamino, y de completa conservacion.

bien que semejante obra no estaba al alcance sino de un general en mando, que contase con todos los auxîlios y noticias que para perfeccionarla tenia que obtener de los arsenales y oficinas del departamento. El mismo Navarro, que la completó de director general, la hubiera emprendido en vano de alférez de guardias-marinas. Presentóla al rey para provecho de la real armada despues de firmada en Cádiz el 7 de enero de 1751. Hoy que tantos estados de salidas de buques sueltos y de numerosas esquadras, que tantos mapas de enseres de arsenales estan coordinados é impresos: hoy que son tan familiares los inventarios de quanto contiene, forma y arma todo baxel: hoy que los reglamentos de víveres, sus consumos y reemplazos logran plantillas, modelos y pautas tan discretos, la inmensa obra del general Navarro no es necesaria; y quizás, como él previa en su prólogo, está

en alguna parte mejorada. Pero quando la compaginó, dedicando su pluma á escribir tanta menudencia, dió un clásico y prolixo testimonio de su laboriosidad; y ha dexado en ella una prueba pasmosa de quan llena tuvo su mente de objetos de marina. Y siempre es muy digna de conservarse en un archivo para consultar y saber qual era á mediados del siglo XVIII el armamento y utensilios, la tripulacion, raciones y goces, y el pormenor mas circunstanciado del equipo total de un navío.

192. Llamado de continuo á las obligaciones de su empleo trabajó en 1753, y copiado con el mayor luxo presentó al rey por mano de don Cenon de Somodevila su *disciplina militar de las armadas*. Es un tomo de ciento veinte páginas de gran folio, en cuyas márgenes estan delineados con primor muchos buques, y entre aquellas intercalados muchos planos de su fácil dibuxo.

El objeto de esta apreciable obra era uniformar el servicio de á bordo, dictando reglas de policía exterior en comun, y en particular dentro de cada nave, é insistiendo muchísimo sobre el uniforme plan de combate. Aquí la fácil distincion de los buques, aquí el nuevo sistema de señales, aquí las prevenciones á cada comandante acerca de su peculiar mando; todo con el fin y sana mira de reducir á regla y unidad el sistema náutico, que con tanto empeño sugeria la sabia ordenanza recien dada á luz; y mostrando todo el tino y veras con que Navarro se consagraba á desempeñar el árduo empleo de Director general. Mas como esta obra solo sea extracto de otra mucho mas extensa, que perfeccionó en adelante; al tratar de esta última la analizaremos con mayor detencion.

193. En tanto, año de 1756, y cumplidos treinta y siete de continua



labor, dió cabo á su asombroso *diccionario demostrativo con la configuracion y anatomía de toda la arquitectura naval moderna.* * Al alistarse entre los in-

* Diccionario demostrativo con la configuracion ó anatomía de toda la arquitectura naval moderna. Donde se hallan delineadas con los nombres propios de nuestra marina todos los principales maderos y piezas de construccion que se emplean á formar un navío desde el corte en los montes hasta su total aparejo: gradas de los astilleros, arboladuras &c. Delineacion de paquebotes, lanchas, botes y falúas, y pontones con todos sus utensilios. Todos los instrumentos de los obreros que trabajan en los arsenales y en la construccion, sean carpinteros y herreros, como de los herrages, pernería y clavazon: los de los calafates, boyeros, remolares, toneleros, motoneros, y toda la motonería que se emplea en los navíos. Un tratado de artillería con tablas con diferentes experimentos: cureñages de marina y sus utensilios, bombardas y sus morteros con sus utensilios: fábrica de anclas y todos los utensilios que entran en los cuerpos de los navíos. La delineacion y figura de los ayustes, cables &c. aparejos y demas xarcia, con todas las gazas,

dividuos de la Academia Española en 1740 daba noticia de este trabajo, diciendo: „En ciento doce láminas de á folio real demuestro quanto entra en la construccion de los navíos desde el corte de madera en los bosques hasta su entera formacion. Todas las piezas de construccion dibuxadas por partes, se-

costuras, coseduras, nudos, gorupos y balsos &c. Fábrica de lonas y corte de velas: parque y principales tinglados de los arsenales. Con una dilatada y prolixa descripcion de muchas otras particularidades, empezando desde la delineacion de los monumentos antiguos de las naves que usaron y se han hallado en mármoles, obeliscos, pinturas y medallas. Las máquinas y cabrias para arbolar: disposicion de los navíos para dar de quilla; y un diario para arbolarlos, vestir sus vergas y aparejarlos. Con una adicion de un reglamento de la mena en pulgadas españolas, de la xarcia fina que se emplea en los navíos desde diez y ocho á setenta y dos cañones: las piezas que la construccion inglesa emplea en un navío de sesenta y ocho á setenta cañones, con las reglas ó método de su aparejo, demostrado en un plano de una fragata de cincuenta

paradas y unidas; la forma de los picaderos y astilleros; todos los instrumentos de los que trabajan en un arsenal completo de marina: lo que contiene un arsenal; la fábrica de cables, anclas, clavazon, pernería, herrages; la arboladura, la motonería; el parque con la artillería y sus utensilios: el equipage y guarnicion de los timones y cabrestantes; el de una falúa, lancha y bo-

y dos cañones. Lo dedica al rey nuestro señor don Cárlos III.... el marques de la Victoria, capitan general de la real armada, y caballero de la real órden de San Genaro. Se principió esta obra en Cádiz el año de 1719, y se ha puesto en el estado en que se ve en el año 1756 el 22 de febrero dia del glorioso combate de cabo Sicie." Hasta aquí el título.

Son ciento treinta y tres planos (la mayor parte expresa el circunstanciado índice que les antecede y estan copiados del mismo original en los navíos y arsenales) tienen como una vara en quadro. Está muy bien enquadernado el voluminoso libro que forman, y todavía en casi perfecta conservacion.

te; almacenes de tablazon, y los que se hacen solamente de una cubierta llamados tinglados.... la fábrica de lonas y cortes de velas; donde y como se hacen las boyas y reinos: demuestro al natural todas las gazas, aparejos, estrelleras, nudos, botones, abadernaduras, vueltas, balsos, eslingas, bozas &c.; como se hacen las cabrias para arbolar navíos; como se preparan y ponen á dar de quilla, á dar pendores. Luego entro en todos los utensilios de bodega, enfermería, capilla, calafates, cocina, herrage de cámara alta y baxa, y Santa Bárbara. Y por fin no dexo cosa alguna que no haya dibuxado; y sobre todo cada cosa entera en entero, y cada parte de por sí, con su justa y verdadera denominacion como hoy dia se llama. Trabajo que es menester verlo para hacer concepto de él, y lo juzgo único en la Europa. Con la vanidad que si el marques de Antin, hoy dia vice-almirallo de Francia, por ha-

ber visto parte de mi obra hace otra para imitarla, me lisonjeo que con dificultad podrá lograrlo, y que tenga tanta exâcta prolixidad que la constancia de veinte años pueda demostrar todo lo que hago ver; pues dibuxo cosa por cosa á todo el órden y regla: como se le ponen al navío los palos, masteleros y vergas, y como se le encapilla la xarcia sucesivamente hasta las bolas de las grímpolas. Obra prolixa, penosa, de mucha inteligencia y tan útil á todo individuo de marina, que no solo puede servir de instruccion á los ministros; pero á todo oficial y aun á los mismos contramaestres."

194. Exîste este asombroso trabajo en perfecta conservacion, y aumentado desde el año de 1740, en que dió el marques la noticia de arriba, hasta ciento treinta y tres planos, como los anteriores de mas de vara en quadro. Porque á tanto como queda especificado

añadió en elegantísimos dibuxos lo que se conserva en todo género de monumentos antiguos de las primitivas naves. No se puede formar justa y cabal idea de su mérito sino viéndolo y manejándolo una y muchas veces. La única omision que se nota, y que él previene en su prólogo, es que no estan los diseños sujetos á escala. Retrató cada pieza segun el tipo que escogiera, no medida la relacion de sus partes entre sí y con respeto al todo. A pesar de faltarle este ápice de escrupulosidad; si fuese dable que en una isla, donde no se tuviese la menor idea de naves ni marina, se llevase este solo trabajo del marques de la Victoria, y los planos de una esquadra en accion, de que hemos dado ya noticia; con estas dos obras suyas y sin otro libro alguno bastaba para tener navíos, y un arsenal y una esquadra formados y surtidos y listos, como los ostentan hoy la potencia mas marítima de Europa.

195. Este trabajo único, alhaja que honraria la biblioteca del mayor soberano, yace en igual olvido y obscuridad que los restantes del marques. Y quando se para la consideracion que á mediados de la anterior centuria ya exîstia completo entre nosotros, entonces que ni los franceses habian dado á luz sus enciclopedias, ni tantas obras de ingleses sobre construccion y aparejo estaban aun públicas; no se puede menos que deplorar el fatal hado de algunas generaciones. Publicada la empresa castellana quando se concluyó hubiera sido y fuera todavía un monumento indeleble de la ilustracion nacional: daria á conocer lo que alcanzaba don Juan Josef Navarro de su multíplice deber; y juntamente de lo que es capaz un solo hombre que ama y se consagra á su oficio. Confesemos no obstante que ni el caudal del marques sufragaba á tal empresa, ni entonces el grabado de ella

podia ser nacional todavía. El solo octogenario Palomino lo practicaba en la península, y apenas era partido Carmona á la Atenas europea para volver años adelante á ser maestro de tantos como hoy decoran con sus buriles á España. Tan cierto es que todas las artes y conocimientos humanos se auxîlian entre sí; y que roto su enlace natural ninguna puede lucir en su lleno y plenitud.

196. Empero si por tantas empresas sucesivas del género de la que antes que todos emprendió Navarro, ya la inmensa tarea de este no es necesaria, y seria un desperdicio intentar su publicacion; todavia conserva un mérito de otra clase, que debe hacerla preciosa á los ojos de nuestros marinos. Como cada pieza de las dibuxadas y cada uno de sus mínimos miembros, no solo manifiesta su limpia y expresiva imágen, sino tambien el nombre que la distingue, escrito en ella por el no menos bello

carácter del cuidadoso autor: para el vocabulario marítimo que tanto se desea y necesita no hay en España un auxîliar semejante. A la verdad, aunque de las obras del marques no hay duda que puede formarse la nomenclatura marina mas completa; en este solo volúmen se puede decir que está unida; y como cada nombre campea sobre su signado, al menos para los ojos está adequada su dificil difinicion.

197. El mismo año de 56 en que dió Navarro por concluida esta obra, se le confirmó en propiedad el supremo gobierno de la armada. Firmóse la patente en el Buen-Retiro á 29 de noviembre, dándole de sueldo quinientos escudos al mes, y otros quinientos para mesa porque sirviese con esplendidez la comision que se habia puesto á su cuidado de director general. Las facultades eran en el fondo las mismas; pero en la delicada romana del honor habia grave

diferencia de gobernar comisionado por mas antiguo, ó tener el mando propietario. Aquello solo suponia la casualidad de sobrevivir á otros; esto el condigno mérito para tan alta confianza. Quando no se abusa ¡qué inagotable tesoro envuelven estas al parecer metafísicas del pundonor!

198. En la variedad de sus importantes atenciones llenaba sus dias el gobernador general de la armada quando completó los suyos Fernando VI. Convoyar desde Nápoles á su augusto heredero era la comision mas lisonjera que podia presentarse á un marino; y no habia español que no designase á Navarro. La interina corte no obstante pensaba muy de otra suerte, y de hecho eligió á otro general. ¿Qué mucho? Mientras que el hombre de bien estudia, el cortesano intriga; aquel acopia luces para hacerse digno, este espía las ocasiones para que se cuente con él; el

primero busca desvelado instruccion á su espíritu, el segundo comodidades á su persona; y en tanto que el uno se olvida á sí mismo, cebado en el interes público, el otro siempre ocupado de sí propio sacrifica la causa pública á sus privados intereses. Se necesitó la entereza de Cárlos III en no mudar el dictámen que su reflexîon abrazaba para que Navarro fuera el marino que lo conduxese al trono*: saludable firmeza que empezara por no consentir una injusticia.

199. Nombrado al fin salió el marques atropelladamente de Cádiz el 29 de agosto de 1759 en el navío Fénix. Tocó en Cartagena en busca de la esquadra que ya estaba en Nápoles, y se

* De la corte se escribia al rey que decrépito el marques de la Victoria no estaba para mandar una esquadra. Pero por casualidad leyó Cárlos III cartas suyas escritas con juicio y sales con la propia fecha, conoció la intriga, y confirmó su decreto de ser traido á España por el marques.

unió con ella en esta hermosa capital al mes justo de su salida. Recibido benignamente de su monarca le condecoró con la gran cruz de su regia órden de S. Genaro, le hizo notar ciertas cureñas que facilitaban las punterías, recibió una lisonjera carta de su patria Mesina, que buscaba la proteccion de tan ilustre hijo, y el 6 de octubre tuvo á bordo de su capitana á los reyes y príncipe, al infante don Gabriel y las dos infantas. Don Antonio y don Pascual vinieron en el Triunfante. El 7 dió la vela con su esquadra compuesta de veinte y un navíos y seis xabeques que navegaron en quatro colunas. El 14 le regaló el rey un baston de oro, manufactura de S. M.; y el 16, para que le usara con el grado supremo de la milicia le nombró capitan general de la real armada *. El dia inmediato des-

* Firmósele la patente en el Buen-Retiro á 13 de diciembre de 1759.

embarcó la augusta familia en Barcelona, concluido el felicísimo viage que tanto pondera uno de los oficiales de la dotacion del Fénix, don Santiago de Zuloaga, en su tratado de maniobra. Antes de salir del navío regaló el rey su retrato guarnecido de brillantes al nuevo capitan general, á favor de cuyas hijas acordó ciertas gracias y pensiones. No le permitió continuase destocado al timon de la falúa, y tambien se la regaló con todos sus arreos quanto tocó al muelle*. Desde Barcelona acompañó Navarro á su monarca hasta verlo en el solio.

* Esta falúa se custodiaba en el arsenal de la Carraca como propiedad de la familia de Navarro quando en 1782, necesitándose para el conde de Artois que venia al sitio de Gibraltar, la compró el rey por mil pesos. En ella hicimos nuestra primer campaña de guardia-marina de Cádiz á Algeciras con destino á hacer por mar los honores á aquel príncipe: lo qual nos proporcionó hallarnos en las flotantes y demas ruidosos acontecimientos de aquel año.

200. La conduccion marítima de Cárlos III debe ser de eterna memoria en la armada real y de particular mencion en la vida del marques. Ademas de su augusto objeto fue quando por primera vez con sancion real, y dexándolas en uso para lo sucesivo, se practicaron las señales por el invento del marques de la Victoria. Esto es por banderas numeradas que, dispuestas con el mas feliz artificio y superior claridad, han simplificado y adelantado de tal manera el lenguage de navío á navío y los movimientos de esquadras; punto de apoyo en la gloria de Navarro, paso interesante hácia la perfeccion de su oficio, y de que le es deudor el mundo marino.

201. Para acercarse al orígen de entenderse los hombres á grandes distancias es preciso remontar á los griegos, cuyos inventos con esta mira constan de sus historiadores. En tan alto

grado se perfeccionó en el imperio de oriente el arte telegráfico que en pocas horas corrian en el siglo x las quinientas millas que distan entre sí Tarso y Constantinopla los avisos de los pasos que daban los sarracenos. Ni de mucho tan felices en el mar, donde semejante artificio era infinitamente mas del caso y sin sustitucion, todo el ingenio de Belisario al mandar la gran flota que recuperó el Africa, y quando todavía nada era borrado del saber de los antiguos, se reduxo á llevar las velas de púrpura, y á izar un farol de noche para que el numeroso convoy siguiera al general. Tan poco se habia adelantado desde que en la guerra del Peloponeso Alcibíades en un combate naval izaba una cota de armas roxa como señal de union; y el lacedemonio Lisandro un escudo de plomo sobre una pica, tosca y extravagante señal de dar la vela.

202. Por muchos siglos casi esta-

cionario el discurso en esta parte de la disciplina náutica basta registrar al célebre Hoste, que escribia ya nacido don Juan Josef Navarro, para ver la arbitrariedad, confusion y apocamiento de las señales *; y como él mismo decia contestando á la junta de generales que de órden real las exâminó: ,, Tengo todos los planos de casi todos los generales de la armada desde don Pedro Gutierrez de los Rios para la expedicion de Mallorca hasta los últimos de don Francisco Liaño, y todos con poca diferencia estan los unos copiados de los otros." Cada bandera denotaba muchas

* The code of signals, by which in modern times the intention of the admiral is as explicity made known through à whole fleet as though he gave his orders in person, was then éxtreme incorrect: and though the nautical manauvres were very simple, and few in nomber, yet the method of direting them wai confused, and extremely inadequate to the purpese. (History of marine architecture cap. 14, pag. 259.)

cosas, segun el sitio y circunstancias de su colocacion: y si esta no era visible, como tantas veces sucede en los mares, dexaba mudo al general quando mas le urgia darse á entender; ó ciegos los comandantes quando quisieran ser todos ojos para distinguir las órdenes de su gefe. *

* El vizconde de Morogues en su tratado de evoluciones y señales, publicado en 1763, fue el primer extrangero que siguió el sistema de Navarro sin confesar á quien se debia. Por lo que expresamos se echa de ver que mas de treinta años antes lo imaginó el español, y en sus mandos lo puso en práctica. Que de él lo tomaron los franceses es tan natural como que en su obra de *Máxîmas militares*, despues que desde la pág. 111 á 121 emplea treinta y cinco números en explicar menudamente su invento, escribe al número 24 y página 118: « Los oficiales franceses á quienes he comunicado el método de mis planos, y los han visto practicar, unánimes han dicho que la invencion no podia ser mas ingeniosa, útil y de una facilidad sin igual. Y lo que no aprobaban eran los cañonazos. A los

203. En este estado navegó el marques de la Victoria el año 1730 de almirante de galeones. En el golfo notó y supo la costumbre de hacer el general en dias bonancibles que pasasen por su popa los buques á dar razon del punto y ocurrencias interiores. Vió por sí mismo tan lastimoso perdedero de viage, en el Océano siempre sensible y en hartas ocasiones de fatales resultas. Vió tambien la dificultad con que lo verificaban los navíos de sotavento, y que todos á poca mar que hubiese, por el justo rezelo de no chocar entre sí, pasaban demasiado distantes para entenderse aun con vocinas. No era menester tanto estímulo para poner en juego su reflexîon. Desde entonces se le pre-

que les hice conocer mis fuertes razones, diciéndoles que en una armada numerosa ó esquadra compuesta de muchos navíos eran tan precisos como las señales, pues eran los que llamaban la atencion de todos los comandantes.

vino que dado un valor numeral á cada bandera de 1 á 9, y que otras enarboladas encima valiesen por decenas, habria una tabla de señales precisas y claras, que, colocadas segun la coyuntura en la parte mas visible y conveniente, dirian siempre lo mismo, y cuya expresion descifraria un quaderno á bordo de cada buque. Las mejoras y extension de esta feliz ocurrencia, que él mismo fue adelantando siempre, que tal renombre dieron en Francia al malogrado Dupavillon, y que tan completas se practican en España desde 1781, que un célebre mayor general consagró á este ramo como á todos su envidiable zelo y estudio *, es ya cosa tan sabida y pública que seria superfluo ex-

* Instrucciones y señales para el régimen y maniobras de la esquadra del excelentísimo señor don Luis de Córdoba... Por don Josef de Mazarredo Salazar, mayor general de la esquadra. Impresas en Cádiz año 1781.

tenderse en aplaudirla ni explicarla.

204. Navarro las ensayó en las esquadras de su mando; pero no consiguió fuesen adoptadas, porque á fuer de novedad encontró resistencia en varios generales. Exîsten sus contestaciones que demuestran quan superior les era el marques*: como tambien exîsten las aprobaciones de don Antonio Ulloa y don Jorge Juan, á quienes aunque tan subalternos consultaba el pri-

* En poder del teniente general don Antonio Escaño hemos visto copias del dictámen que de órden real dieron los generales don Andres Reggio, el baylío don Pedro de la Cerda y el conde de Vegaflorida acerca de la obra de *Disciplina militar*, de que hemos hablado, y de las señales. El ultimo las aprobó: los dos primeros opinaban que solo se diese un extracto de ellas. A estos contestó el marques con un convincente escrito, manifestando teórica y prácticamente las ventajas de su método, que nada tenia de comun con los que habia visto y poseia desde el de don Pedro Gutierrez de los Rios, que sirvió para la toma de Mallorca.

mer gefe de la armada todas sus obras. El inmortal don Jorge con la franqueza de un filósofo, al paso que realza el mérito é invencion matemática de las numerales, no cree de tanto valor la bandera directoria que tambien habia discurrido el general para subdividir, en gracia de la mas pronta inteligencia, las maniobras que se indicasen separadas en columnas segun su analogía recíproca. * No obstante hasta este pensamiento ha sido adoptado por los tácticos franceses.

205. En casi todas las obras de don Juan Josef Navarro, de que hemos dado noticia, la hay mas ó menos cumplida de este su invento de que estaba justamente pagado. Pero no se difundia y generalizaba segun su deseo hasta que en la esquadra que conduxo al rey, vista por el soberano su claridad, exten-

* Véase el apéndice número 18.

sion y sencillez, mandó adoptarlo en su armada. En conseqüencia se imprimió en Cádiz en un gran in folio de setenta páginas el año de 1765, y su correspondiente plano de señales que abraza doscientos nueve movimientos ó faenas con motivo de salir el marques á su última campaña. * Y en su último afan literario, tambien concluido por este tiempo, escribió de su puño: „Este facil método se tiene la vanidad de que ni por nuestros generales, ni de los de las naciones que se asumen el nombre de marítimas, nunca han pensado de

* „Señales que han de observar y practicar los navíos de la presente esquadra del mando del capitan general de la real armada marques de la Victoria, y de las que executen todas las esquadras del rey nuestro Señor, segun su real órden dada en 8 de octubre del año 1759 estando embarcado en el navío el real Fénix." Impreso en Cádiz de órden del mismo excelentísimo señor marques de la Victoria. Por don Manuel Espinosa de los Monteros, impresor real de marina. Año de 1765.

proponerlas debaxo de una regla metódica, que siendo perpetua se pueda mudar en cada campaña.... Muchos años estuve dudoso en manifestarla, porque habiéndome hecho director general de la marina el año 1750, no se podia proporcionar mando de navíos á mi graduacion competente para experimentarla. Pero Dios dispuso que nuestro gran monarca don Cárlos III (que Dios guarde) me dió el mando de los navíos que debian ir por su real persona, y toda su real familia á Nápoles para trasportarlos en España. Es notorio el poco tiempo que me dió la política para embarcarme, siendo la idea nombrar otros contra la real órden que á mí solo habia preferido. Con este venturoso motivo resolví ponerlo en práctica, como lo executé; y en medio de que la novedad de ver un plano todo lleno de banderas, gallardetes y números confundió á los oficiales: quando instruidos conocieron

su artificio, su brevedad y claridad, la prevencion y el tiempo proporcionado para disponer todos los navíos, preparándolos á qualquier movimiento ó maniobra, y la señal para que á un tiempo la hiciesen todos, se instruyeron de modo que sin fatiga ni estudio todos supieron en breves horas el modo de entenderlas y practicarlas."

206. Fixado para siempre tamaño punto de su reputacion, y un bien general á la marina en comun de todas las naciones, el marques, como diximos, acompañó hasta Madrid á Carlos III. Este buen soberano, que supo hacerse amigos, contaba entre ellos al gefe supremo de su marina. E instruido por sus conversaciones durante la travesía de quan vastos eran los conocimientos que le adornaban, y deseoso de conocer tambien á fondo la situacion del reyno á que le conduxo la Providencia, y del que habia estado au-

sente desde los diez y seis y por espacio de veinte y siete años: tuvo á bien que el marino le presentase unos discursos políticos para el fomento y esplendor de España.

207. Escribiólos el marques de su propio puño, aunque ya pasaba de setenta y quatro años, y el tomo en folio que los contiene de ciento sesenta páginas. Firmóle en Madrid el 19 de setiembre de 1761, y lo puso en manos del rey el 8 de diciembre *. De mas

* "Discursos y diferentes puntos particularmente sobre la marina, que expone á los R. P. de V. M. el marques de la Victoria, capitan general de vuestra real armada. Estos discursos se presentaron en las reales manos del rey nuestro señor el dia 8 de diciembre de 1761." Este es el título y nota que conserva el tomo original en folio enquadernado en pergamino, y escrito todo del puño del marques, menos el curioso estado de la dotacion de los buques. Hoy lo posee el teniente general don Tomas Muñoz, ingeniero general de marina, á cuya amistad debimos nos le confiara.

de setenta pensamientos, avisos ó reformas que presenta, dice: „A lo menos llamarán la atencion de V. M. para descubrir el fondo de mi sinceridad, que no pretende aprecio, sino la gracia de si parezcan útiles sirvan de apuntacion; si se hallasen impracticables echarlos al sempiterno destierro del olvido."

208. Empieza manifestando lo crítico del estado de Europa desolada por una tenaz guerra; y que pues España gozaba de paz todavía, se hallaba en el momento apreciable de prevenirse para afianzarla, ó no temer un rompimiento. Quéjase despues del excesivo número de los exâctores de tributos con los que se exponian las ovejas á las manos del lobo; „y no hay (concluye) sino la única contribucion que liberte este apego á la codicia." Dice como los empleos no se habian conferido, en especial para América, sino al que mas alto los

compraba. Conviene en los precisos dispendios; pero que se debe economizar un residuo para formar armerías en las capitales; en tres ó quatro sitios fundiciones de ambos metales, así de piezas de batir como de campaña, triplicando las de bronce y quadruplicando las de hierro. En dos ó tres capitales, como en Madrid y Cádiz, donde hay, dice, el mejor observatorio de la Europa, academias de ciencias y de arte militar para instruccion de la nobleza: ,,Es menester (continúa diciendo á S. M.) en estas fundaciones de academias establecer premios suficientes, con los quales puedan mantenerse; y tan útiles que despertando el fervor de la emulacion infundan ardientes deseos para adquirir otro tanto. Los genios españoles no inventan porque ignoran. Y si alguno sobresale en alguna arte ó ciencia, ó no le aprecian porque no la conocen, ó le critican con desprecio; de donde resul-

ta que no teniendo premio ni estimacion se sepultan en un eterno olvido talentos dignos de ser imitados y admirados, iguales ó superiores á los que sobresalen en las naciones de la Europa.... Gastos útiles para el servicio de V. M. no son gastos, son economías.... En la serie de este siglo se han visto muchísimos proyectos bien imaginados, y muchos mas de mucho costo, y totalmente infructuosos; y entrambos en breves dias abandonados y aun disipados tesoros; habiendo empezado al principio con fervor, poco á poco con descuido, y últimamente con total negligencia, no habiendo quedado sino la memoria." Damos esta muestra literal del primer discurso del marques, para que se vea la noble franqueza con que el anciano marino se explicaba con Carlos III: y tambien para que sabidos los útiles establecimientos de este monarca, se conozca quantos aprobó de los

propuestos. Este primer discurso lo cierra Navarro deseando una visita por las provincias para mejorar su agricultura; pues ya abundancia de libros y teorías no se echaban de menos.

209. El discurso siguiente está dedicado al exército, plazas fronteras y marítimas. Representa que aquel debia componerse *de gente útil y disciplinada, en que el pundonor sea la base de la obediencia, el premio el sendero de la emulacion, y el castigo rémora del desórden.* Exhorta al rey que llame y aficione la nobleza á la carrera militar, y que premiada y castigada sea el nervio de la milicia. „Quanto convendria (dice) al servicio de V. M. (como hubo quien se lo hizo presente al augusto padre de V. M.) el que se hiciese ley, que ningun hijodalgo pudiese gozar el privilegio de noble que no hubiese servido un número de años determinado por V. M.: ni grande alguno se pudiese cu-

brir que no hubiese empleado sus primeros años en el exercicio de la guerra. ¿Hay en la Europa nobleza alguna, aun de príncipes soberanos, que no profese y prefiera los trabajos gloriosos de la guerra al descanso inútil y quasi ignominioso de un ocio casero?" Lamenta los males que el ocio de las guarniciones acarrea; y para desterrar la indolencia general quiere que el soldado exercite en campamentos todas las faenas militares, y que se le emplee en obras de fortificacion y públicas. Al tratar de la caballería muy detenidamente en otro discurso, lamenta la ociosidad en que vive, y los parages á que se la destina, atendiendo solo al pasto del caballo.

210. Quiere á este en continua accion: *porque el caballo que no trabaja todos los dias, es caballo para pocos dias.* De aquí su vaticinio que sobreviniendo una guerra, si en la primer revista

nada mas deleytoso que ver tanto animal de regalo; tampoco nada seria de mas desconsuelo que volver á mirar los pocos que quedasen despues de tres meses de sufrir sus verdaderas fatigas, y llenar los objetos para que se mantienen: por eso los desea tambien muy fogueados. Todo oficial, al menos cada quince dias, es de dictámen tenga una academia en casa de su coronel para discutir materias de su oficio. Critica la multitud de tiempos de que se componia el manejo del arma, y desea se simplifique acercándolo á lo preciso y de uso en las acciones: prefiere las espadas de dos cortes al sable, y condena lo corto de las bayonetas de entonces: búrlase del modo de marchar haciendo sonsonete con los talones, mas todavia del paso obliquo, y mucho mas de las retiradas, perdiendo terreno de cinco en cinco pasos sin volver caras. Demuestra lo impracticable de estos movimien-

tos; y quanto propone lo apoya con los grandes sucesos de su edad y maniobras de los ínclitos generales de su juventud, y hasta el conde de Gages, cuyas retiradas desmenuza. Finalmente concluye condoliéndose del mezquino prest de la tropa, pide se vuelvan á restablecer los escudos de ventaja, y clama porque se formen casas de inválidos; ,,y en tanto que se perfeccionan que se señalen algunos palacios que á V. M. (dice) le son inútiles y son propios al presente para este fin."

211. Para la recluta condena las levas, que solo proveen canalla que vicie la milicia, y den el exemplo de huir en las batallas, como dice se vió en Villaviciosa y á orillas de Ebro. No aprueba las quintas, que llama minas de oro de corregidores y escribanos: propone sí y desmenuza como por una capitacion ó por pilas, primero se complete el exército de hombres de bien, y luego se

reemplacen los que vayan cumpliendo. Destina los mas gallardos á la tropa de casa real por el esplendor debido á la corte; los que sigan en robustez á la marina, donde son precisas la pujanza y salud; y no cree perjudique al exército la menor talla, acotando con regimientos franceses muy distinguidos y renombrados á pesar de la pequeña estatura de su tropa.

212. Hecho cargo de la situacion local de la monarquía, entonces fronteriza de naciones enlazadas con pactos de familia y vínculos de sangre, conviene en que el exército debe estar pagado y lucido, pero sobre el pie de una defensiva, „pues el amago de los enemigos seria aquí (dice), y el golpe donde mas facilidad hallen, y señoreándose de las tierras mas útiles imposibiliten á V. M. jamas recobrarlas. Buen exemplo la tentativa de tomar á Cartagena de Indias, y la proposicion de milord Pretersbourg

á la reyna Ana, que se ofreció como le diesen doce mil hombres hacerse dueño de México. Y si hoy dia hacen la conquista del Misipipí serán despóticos del seno mexicano, lo que ocasionaria á V. M. muchos recelos, gastos, y por fin la guerra: y es allí donde al presente es menester con anticipacion pensar poner en resistencia los parages mas expuestos á un golpe de mano, como en adelante se le hará presente á V. M." Pocos meses se necesitaron para que los vaticinios del marques tuviesen triste cumplimiento; y á mucha costa pudo Carlos III conocer la prevision y cordura del director general de su armada.

213. En conseqüencia del principio que dexa sentado entra en el detall del exército. Cree el de setenta y ocho mil doscientos cincuenta y dos hombres suficiente; y aun juzga que se puede disminuir en la paz, como subir á cien mil plazas en la guerra: uno y

otro con igual número de compañías. Recomienda mucho las de granaderos, que son, segun su expresion, las manos de los generales; quiere que sean las mas numerosas; y que de sus mitades se forme una columna que obre de por sí en campaña, quedando la otra mitad con sus respectivos batallones. Tan escarmentado de las continuas reformas de principios del siglo, dice al rey: ,,La reforma de regimientos ó batallones es muy perjudicial al servicio de V. M. como la experiencia lo ha hecho ver. Los oficiales que quedan reformados ya no son los mismos que quando eran vivos: la reforma les hace perder el zelo, la aplicacion y olvidar la inteligencia. Un soldado en breve tiempo se hace capaz de su institucion por medio de la obediencia y enseñanza; pero á un oficial no bastan pocas campañas para ser útil, y que sepa obedecer para saber mandar."

214. De aquí pasa á deplorar el estado indefenso de nuestra América, que desde su descubrimiento solo se pensaba en disfrutar; y dice al rey, mostrándose bien enterado de los sucesos públicos de aquellos años, y de que suponemos instruido á nuestro lector: „ La situacion de las guerras presentes entre la Francia y la Inglaterra, las ventajas que esta habia logrado por mar y tierras setentrionales sobre la otra: estos sucesos de prosperidad en una nacion ardiente y completa de orgullo con la vana presuncion de quererse apropiar el trofeo de ser invencible en la mar no susciten pretextos, hallándose armados y con esquadras de guerra, para intentar una conquista de parages en la costa, conociendo nuestro descuido y ninguna defensa. Que si llegan alguna vez á hacerse dueños, todas las fuerzas de estos reynos no bastarán á recuperarlos." A fin de prevenir tamaño desastre

pasa una rápida ojeada sobre nuestras colonias; y desde la Havana hasta el Callao reparte un exército de diez y siete mil doscientos cincuenta y nueve infantes, y seis mil doscientos dragones; así como detalla qué fortificaciones tenian, y quales habian de menester. Todo convence con quan seria meditacion discutia puntos tan interesantes.

215. Desembarazado de lo no marino se ceba en informar al rey quanto le pareció conducente á su armada. Primero demuestra que diez y ocho batallones de marina cuestan al año siete millones seiscientos mil reales menos que otros tantos de tierra. Su cálculo no puede ser mas exâcto y menudo, haciendo patente lo bien que entendió el oficio de capitan de infantería, y que no habia olvidado su antigua profesion. Esto sentado multiplica las razones para hacer notorias las ventajas del aumento de diez batallones á los ocho ma-

rinos de entonces. Asimismo propuso que los brigadas se aumentasen hasta mil y quinientos. Fundábase con sólidos raciocinios en la escasez de marinería, cada año mas notable, en lo ruidoso é ineficaz de sus levas tan perjudiciales á la pesca y tráfico, y lo subido de su sueldo é indócil disciplina; quando por el contrario la tropa, mucho mas barata y siempre en servicio, sobresale por su constitutiva subordinacion. De aquí su dictámen de dotar los buques con solo los marineros necesarios para las maniobras de cubierta arriba, y entregar los fuegos á tropa reglada. Para venir á este resultado, hoy dia dignísimo de fixar la reflexîon de los gefes de la mar, antepone preciosas noticias de como se regeneró en 1717 la marina regia: quan poco se sabia, ni hubo de quien indagarlo; y como se procediera á tientas y por vagos informes en el tripular de los buques. Por eso él desme-

nuza su sistema segun el número y calibre de los cañones, dando tablas de todo, y un plan de combate bien servido, y lleno de conocimientos tácticos y militares. Pues para decidirse sobre la preferencia de un artillero de brigada, ducho en su arte por continuos ensayos, á uno de mar que solo lo exercita en la ocasion, y siempre está aprendiendo y olvidando, recuerda el atolondrado fuego de los combates de su edad en que se desperdiciaba „un exôrbitante número de cañonazos, porque no se empleaban con acierto, conocimiento é inteligencia, sino tirar por tirar. Siendo evidente la experiencia de que tirando un navío contra otro hasta el número de seiscientos cañonazos, con ciento cincuenta que diesen en él, lo dexarian destruido y hecho una criba." Para convenir en la necesidad de mas tropas dice: „Ninguna cosa es mas importante, mas útil y mas necesaria que la infantería en

los navíos armados en guerra: pues es ella que contiene en disciplina y obediencia á todo un equipage.... pero su fuego en un dia de combate es infructuosamente empleado, y mas contribuye al ruido que al daño que pueden causar sus balas.... Aumenta esta dificultad el que los navíos quando se combaten van á la vela.... es menester que sean inimitables tiradores al vuelo todos los soldados.... donde tanto el humo de su propio navío como el del navío enemigo es tan grande que no dexa descubrir objeto alguno, y ni aun el cuerpo de uno ú otro navío. Y así por experiencia se ha visto que en todas las relaciones de combates particulares entre navíos sueltos y en pequeñas esquadras en este siglo y el pasado han hecho subir el número de tiros de su infantería á mas de cinco mil; y es constante que con ciento cincuenta que se hubieran empleado pusieran un navío fuera de combate, por-

que no le quedaria gente.... luego los quatro mil ochocientos cincuenta tiros ó los clavaron en el cuerpo del navío, ó perforando el ayre los hicieron caer en la mar." Por estas y otro cúmulo de razones concluye que la dotacion conveniente á un buque de setenta eran seiscientas ochenta y seis personas, de ellos doscientos treinta y ocho soldados y trescientos diez y seis marineros. Y con esta dotación calcula se ahorraba al mes quatro mil seiscientos treinta y cinco reales, respecto á lo que costaba en el pie de lista que queria reformar. Cierra toda esta indagacion con unos planos muy instructivos y curiosos de las tripulaciones correspondientes á buques desde ciento á quarenta portas.

216. Ya presupuesto este arreglo general y pedido que la construccion de los navíos fuese sistemática para poder contar con propiedades semejantes en los de igual porte, y que se fabricasen

de tres puentes, que entonces no habia, y abundaban ya en otras marinas: * recorre el marques otros establecimientos de la nuestra. Llegando al cuerpo de pilotos expone sus sublimes servicios y la escasa recompensa: pide honores para los activos, inválidos para los eméritos, mayor número y prácticos de las costas europeas, y que no tengan una impropia dependencia de los intenden-

* La armada española se componia este año de
2 navíos de 80 cañones (de 24 y 18)
9 de 70 (de 24 y 18)
25 de 68 (de 24 y 18)
11 de 64 hasta 54 (de 18 y 12) suma

47 y 28 fragatas desde 24 á 30 cañones.

El marques dice al rey: „Sea opinion, pasion ó conocimiento, nunca borraré el parecer que á V. M. le conviene por infinitas razones el que se construyan tres navíos de cien cañones de tres puentes, y nueve de noventa, tambien de tres puentes, con baterías de veinte y quatro y veinte y quatro. Son estos los verdaderos navíos de guerra.

tes. Las academias y escuelas de guardias-marinas, los quarteles y pabellones de tropa y oficialidad, los parques que con tanta razon echaba de menos, y varios obradores de un arsenal, sus depósitos y tinglados, la limpia de caños y la conservacion de puertos son las interesantes materias sobre que se explaya, y que una en pos de otra le ocupan, dando saludables avisos á la magestad. De ellos la juiciosa é indudable crítica de la Carraca; y como se podia surtir de agua viva trayéndola de los montes de Medinasidonia. A continuacion su queja del descuido que notaba en la bahía de Cadiz, y luego da su parecer sobre el Ferrol, * condenando es-

* Sin consejo ni gran consulta al principio, que se determinó escoger el sitio de la Carraca para hacer un arsenal, se ha encontrado que tiene muchos irremediables defectos. Siendo el primero la distancia de tres leguas á Cádiz, donde para qualquier órden, sea por tierra ó por

te departamento. Los grandes marinos verán si con solidez, ó si en este punto

mar, que se debe comunicar, son necesarias muchas horas. El terreno de gredoso lodazal, que aunque es duro estando seco, en lloviendo se hace un pantano de modo que estacas de treinta y cinco pies no encuentran solidez, sucediendo lo mismo en todas las partes que son inundadas de la marea, reconociéndose en sus muelles y edificios concluidos haber en todos baxado las murallas mas de tres y mas varas, y mas de una los almacenes. Toda la ventaja que tiene es estar rodeada de caños que, limpiándolos, en todos pueden ponerse navíos, aunque pasen de doscientos. La situacion seria inatacable como no estuviese tan inmediata la villa de Puerto-Real. Es constante que ni el caño del Trocadero ni otros que hay hubieran sido mas ventajosos que el de Puntales, donde con la tercera parte de los millones que se han consumido en la Carraca se hubiera hecho un arsenal sobre terreno espacioso, sólido é inatacable por mar y por tierra; siendo muy dificil el bombeo por la parte del sur por la playa que llaman de Santa María, por tener todo el fondo con baxos y peñas. Ya estuviera concluido; y la Carraca necesita un siglo para finalizarse las obras proyec adas. Muchos

tenia mas zelo que razon. Otro de sus consejos el arreglo de los grandes depósitos de útiles marinos; y á continuacion las amargas quejas y santas delaciones de los vicios en las fábricas de xarcia y enormes robos de los asentistas. Opina que en las esquadras debia vestir uniforme la marinería, el qual describe, y su costo y ventajas; y como se pudiera por provincias repartir el

en aquel entonces lo propusieron; pero los grandes ministros no adoptan producciones que no sean suyas."

„Se ignora la razon, sea política ó formal descuido, que siendo la bahía de Cádiz la alhaja preciosa de la corona por haberla Dios situado como emporio de ambos mundos, es la mas descuidada de los departamentos, y quando debia ser ella la mas preferida es la mas abandonada. Y viendo sepultados en puertos inútiles millares de pesos, á ella se ha escaseado aun la limpia de su canal, pudiéndose sospechar sin temeridad, ó que no han querido hacer reflexion á su importancia, á la ventaja de su situacion, que es el padrastro de Gibraltar y la puerta del

consumo de víveres para que fueran sanos, y su utilidad la gozase el comun y no avaros monopolistas: finalmente, como para conjurar el exôrbitante y arraigado desórden de los arsenales se debian confiar á inspectores generales de la graduacion de gefes de Esquadra, que zelosos é inteligentes velasen sobre todo, teniendo á sus órdenes oficiales de guerra.

217. Tambien los quiere capitanes

Estrecho. Dueña de ambos mares la van dexando cada dia mas perder, con grande satisfaccion de las potencias marítimas, que no ignoran los pocos buenos puertos que tiene la España; y que siendo el único este que se puede hacer superior á quantos hay, no se piensa en él para perfeccionarle. La canal de la bahía, si no se procura limpiar con pontones, en breves años los navíos de setenta cañones (si no en pleamar) no podrán entrar sin tocar; pues desde el año de 1727 hasta el año de 40, toda la bahía ha minorado de fondo mas de dos brazas &c. &c. &c.

Acerca de Ferrol véase el apéndice número 19.

de navío, que anualmente revisten las matrículas. En el discurso que les consagra empieza diciendo que en ellas „ como en todo se ha introducido el arbitrio y el provecho, sin que tenga entrada el escrúpulo ni la conciencia. Las ordenanzas son todas bien meditadas y bien explicadas; pero los comisarios y jueces de matrícula viven con ella. La autoridad absoluta que se toman, unida á la de los alcaldes de los lugares que no quieren permitir que gocen todas las exênciones y privilegios que se les conceden, no dan aliento á las matrículas para la queja; porque la superioridad siempre ha oprimido á los humildes, ó con el miedo ó con la fuerza.... Está averiguado por muchas experiencias que el que tiene posibles ó sepa agasajar mensualmente al juez, ó va á viages de la América, ó no va á las campañas del Mediterráneo y corsos...." Sigue dictando precauciones para evitar estos y otros

fraudes y suplantaciones. Refiere el corto número de marineros que el año de 1754 habia desde Sanlúcar á Tarifa: * para aumentarlos y aliviar á todos, ademas del vestuario que propuso y la estricta observancia de sus privilegios, concluye: „Como nada es mas importante á la real armada como el tener buena matrícula, se aumentaria su número si se les concediese que mientras estuvieran embarcados se les librase un pan de municion diario á sus familias por cuenta de V. M. No hay gratificacion que pague y satisfaga una mala noche de una tormenta en la mar; y es menester experimentarlo para creerlo y referirlo."

* Sanlúcar	253
Puerto de Santa María	400
Rota	156
Chipiona	21
Tarifa y su término	258
	1088

218. De la tropa y tripulacion pasa á los buques y su armamento. En estos condena los cañones de á treinta y seis, y pretende que ambas baterías queden de á veinte y quatro: el exceso de gente que aquellos exîgen no compensa el mayor destrozo que tal vez hagan; y el uniformar los útiles del servicio de la artillería es de economía de caudales y tiempo. Condena las pistolas como de cortísima utilidad, y los chuzos por su ruin condicion. Los substituye con partesanas, cuyas heridas son espantosas, y los sables con espadas de punta y doble corte; habla de los esmeriles y fuegos de cofas, que gradúa de poco provechosos: enmienda las palanquetas y desprecia las balas de cadena. Finalmente recorre los parapetos y hasta los achotes; y todo le merece crítica y correcciones oportunas, exponiendo su experiencia ó detenida reflexîon.

219. Como en tanto por menor, des-

de la artillería á los faroles de combate, desde la construccion de un buque á como se deben forrar sus cables para que no se rocen, emplea el marques, no inclusos los planos, noventa y dos páginas en folio, quando con los anteriores discursos solo llenó veinte y ocho, intenta disculpar su prolixidad en varios parages. En uno dice al rey, hablando de la marina en comun, despues de presentar baxo un punto de vista quantas son las atenciones del oficial de marina: ,, todos saben que la hay, todos hablan de navíos, todos conocen que son necesarios en un estado marítimo, aman y se deleytan en su nombre; y aborrecen su oficio, envidian sus progresos, y quisieran que V. M. tuviese muchos navíos sin que estos consumiesen dinero, y sin que lograsen premios y distintivos superiores los oficiales que los mandan. Siendo tanto mas dignos de ser atendidos,

quanto son ellos los que viviendo en continuos riesgos y fatigas increibles tienen la muerte á la vista, sin tener mas distancia que una tabla, y su honor expuesto á la opinion de quien libre y apartado del peligro lo condena á ser responsable, tal vez de faltas y precauciones que se hallan fáciles á criticarse en el sosiego, y si se hallasen en el caso (sin quizas) puede ser que lo harian peor."

220. En otra parte despues de una sabia revista de la armada de su tiempo escribe: ,,Esta es, señor, la disposicion del estado de su marina, donde todo está empezado y nada concluido. Tiene oficiales, y no hay cuerpo formado de ellos: tiene muy pocos navíos, y no hay tropa para guarnecerlos: tiene almacenes, y no tiene el anticipado depósito para un buen armamento que sea numeroso. Ninguno tiene autoridad para registrar donde y como se em-

plean tantos caudales en el servicio de la marina. La fe de un ministro solo tiene las llaves del despotismo. Todos son íntegros y zelosos; pero como es preciso que todo no lo pueden ver, registrar y reconocer, siéndoles necesario que se valgan y confien de diferentes sugetos: es allí donde todo está revuelto; y es en esta agua turbia que resulta la ganancia de los pescadores."

221. La junta de guerra, que entendia en las nuevas ordenanzas del exército, presentó al recien proclamado monarca Cárlos III una consulta, en que sentia de varios artículos de la ordenanza de marina desfavorablemente. Para ventilarlos se formó otra junta en la posada del marques de la Victoria, cuyos vocales fueron á mas de este supremo gefe de la armada don Pedro Mesía de la Cerda, don Francisco Orozco, don Pedro Stuard, generales, y los capitanes de navío don Joaquin Aguirre

y don Jorge Juan. Todos firmaron en 2 de Julio de 1760 una victoriosa contestacion que satisface y desvanece hasta el mas leve escrúpulo de la consulta. Mas como el marques presintiese que todavía no se aquietaba aquella pundonorosa emulacion, casi connatural entre cuerpos que sirven en elementos desemejantes, y que ya la graduaba de antigua Polibio, dirigió al rey este sentido razonamiento que, aunque largo, no excusamos transcribir. Pension que origina lo inédito de sus vigilias literarias; pero que le ponen al mismo en accion en su historia, y justifica el interes de escribirla.

222. „Yo, señor, prosternado á sus reales pies con las lágrimas en los ojos le suplico que todas las veces que se intente innovacion en el cuerpo de la marina (que nunca será para su mayor lustre, sino para abatirla) minorándola ó queriéndola reducir á que sea

ramo del exército de tierra, se sirva pedir respuestas á las pretensiones que se susciten.... Las naciones marítimas bien temen que si V. M. llega á formar completamente el cuerpo total de su real armada, como príncipe mas marítimo que ellas, será el único escollo que embarazará los ambiciosos proyectos que puedan intentar en las Américas. Embarazadas en la presente guerra viven en la esperanza que, teniéndola como hoy dia está, durará algunos años; pero que no fomentándola por sí misma se destruirá.... Grandes gastos dentro del reyno mismo no son gastos perdidos, porque V. M. en breve tiempo los vuelve á cobrar. Hágase todo en sus provincias, nada se compre de los extrangeros, y el dinero quedando en poder de sus vasallos todo irá á parar al real erario. Ningun estado marítimo ignora la calidad endeble de nuestros navíos.... la poca tropa de marina, el

diminuto número de sus oficiales, donde se hallan muchos fatigados de la edad, y otros á quienes le falta la experiencia necesaria para saber el servicio de los navíos: confiesan que en ellos hay instruccion, nobleza, zelo y honor; pero que necesitan muchos años de práctica para llegar al superior mando de ellos. No ignoran como estan nuestros almacenes, nuestras fábricas y nuestra enmendada construccion. Lo destruidos que estan nuestros bosques inmediatos á los astilleros. Y si la paz se concluye no dexarán de sembrar motivos y razones que artificiosamente infundan lo ocioso que es que la monarquía tenga armada no teniendo enemigos. Y como deleyta tanto la economía, con sus perniciosos vapores no dexarán de procurar que se endormezca el cuidado aun de los mas zelosos ministros, cebándose en la utilidad aparente, y causando despues en la oca-

sion de una guerra que, para componer lo que se ha dexado por voluntaria negligencia, se empleen y gasten muchos tesoros y tiempo (todo sin la necesaria calidad) para restablecer lo que á poca costa se hubiera podido mantener.... Y quando vean desvanecidas é infructuosas las razones que la arte y astucia pueden inventar, no dexarán de procurar por soborno ó por el interes ver como podrán quemar ó los navíos ó los arsenales."

223. „Estas evidentes razones y prudentes sospechas manifiestan el grande y cuidadoso rezelo en que estarán las potencias que pretenden el universal dominio del mar. Si V. M. pone todo el esmero necesario para restablecer su marina, ella sola puede ser la rémora que detenga su exôrbitante ambicion. A su exército de tierra, por numeroso que sea, no lo temen ni les servirá de freno. Muchos y visibles

exemplares en nuestros dias han descubierto esta verdad. En el congreso de Utrech una de las mas fuertes y disputadas pretensiones fue de no querer permitir al augusto padre de V. M. que doce navíos de guerra. La Francia por sus fines particulares consintió á lo mismo. Rota la guerra con ella lo primero que hicieron fue el quemar las nueve quillas en los Pasages *. Se hizo un desigual número de navíos para la conquista de Sicilia: el duque de Orleans, regente, logró con los ingleses, aun teniendo paz con ellos, el desbaratarlos en cabo Páxaro. En Indias el

* Las quillas quemadas en Pasages el 26 de mayo de 1719 de órden del mariscal de Berwich solo fueron seis de los navíos de guerra que allí se estaban construyendo: las demas que pasaron de nueve se quemaron en Santander y costas de las montañas; todas á influxo del ministro de Inglaterra Estampes que venia en el exército frances, y era como director de la campaña.

marques de Antin, que debia unirse con nuestros navíos mandados por don Rodrigo de Torres, jamas quiso empeñarse á atacar con su esquadra, que ambas formaban superioridad, á la de los ingleses, que señoreaban los mares de la costa firme. Póngase en estos evidentes exemplos el combate de cabo Sicie, donde siendo aliados los franceses tenian la órden secreta de no empeñar sus navíos ni contra los ingleses ni á nuestro favor, dexando los doce navíos solos españoles á que fuesen víctima de la política humana, la qual el dedo de Dios descompuso con tanta gloria de la nacion. Todo quanto expongo á V. M. comprueba que ninguna nacion amiga ó enemiga quiere que la España se ponga poderosa en la mar; y que sin duda celebrarán qualquier detrimento ó decadencia que en ella reconozcan como un triunfo á que aspiran."

324. „¿No concurren en los mismos deseos nuestros gefes patricios todas las veces que con tanto teson instan que sí, que se tenga marina; pero que esta ha de estar sujeta á los comandantes del exército? Pidan mandar navíos y esquadras, y las tendrán á sus órdenes. El pretender esta superioridad es quererla exponer al ludibrio de las naciones, y reducirla á que toda la nobleza que sirve en ella aborrezca el servicio donde tiene tantas cabezas que la manden."

225. „V. M. solo es el dueño absoluto de combinar quando le convenga la tropa de marina á la del exército: porque sus batallones estan instruidos para el servicio de mar y de tierra. En lo demas, señor, el pretender mezclar dos diferentes oficios con diferentes institutos y reglas, es querer que quien maneja bien la espada en la guerra de tierra, igualmente sepa manejar un timon donde ignora totalmente su movi-

miento. Es una lisonja de la necesidad y un engañoso recurso del arbitrio el creer que la tropa de tierra con sus oficiales pueda sufragar á la falta de los soldados de marina. Aun llevándolos de transporte raro es el que no enferma en la mar. Y todas las veces que los embarcan para guarnicion de los navíos ha sucedido, como en el dia de hoy sucede, que el oficial por zeloso y lleno de pundonor que sea, en estando de guardia se atonta; porque es para él geroglíficos todo lo que mira y todo lo que ve practicar...... navíos tripulados con semejantes hombres, ¿qué se puede esperar de ellos?... pregúntese esta verdad á sus mismos oficiales, y se verá que de cincuenta soldados de tierra no habrá diez que tomen amor al servicio de mar. Una bien arreglada y determinada marina es un órgano que por todas partes que se toca se encuentra melodía y consonancia. Y al contrario

en una donde todo es provisional, sin arreglo, y sin encontrarse con cosa de antemano provista, sino comprada por la necesidad, donde la bondad es dudosa y el costo es seguro que es duplicadamente subido."

226. ,,V. M. está en el mismo paralelo que la Inglaterra. Islados estan sus reynos é islado está todo el continente de sus estados en Europa. Ella no mantiene otro exército de tierra que el que necesita para la defensa de ellos y de sus puertos y plazas; pero su marina es su ídolo. Es su mayor fuerza, es la que la sirve de antemural á sus enemigos, y es la que ha destruido la marina de Francia. Y á lo que aspira es á absorverse sola todo el universal comercio de las provincias marítimas. La preciosa joya de V. M. debe ser la marina. Con ella todo poderoso; sin ella siempre expuesto á los insultos de sus enemigos. Bien entendida y bien con-

servada será bien respetado V. M. y la nacion. Muchos navíos son mas de gasto y embarazo que de utilidad. Correspondiente marina compuesta de grandes navíos de guerra es lo que conviene á la vasta monarquía de V. M.... Yo debo hablar á V. M. como al príncipe mas lleno de luces.... destacado de lisonjas le expongo á V. M., y describo las cosas como estan en el estado presente. El zelo verdadero de un fiel vasallo puede advertir sin faltar al respeto del trono ni de la magestad; tanto mas que hay ley que le permite á mi empleo de director el representar y proponer lo mejor." Hasta aquí, omitiendo muchísimo mas al intento, el discurso sobre la marina de aquel distinguido capitan de granaderos, que sirvió hasta treinta años en el exército, y se halló con su tropa en quarenta funciones de fuego contra tropas enemigas.

227. En el último discurso de esta preciosa coleccion reproduxo el marques de la Victoria el que el año de 1729 habia presentado á Felipe v en Sevilla. Abraza la historia de nuestras plazas africanas, sus nulidades en quanto á fortificacion, lo caro de conservar, lo innecesario de todas, excepto Ceuta y Almarza, y quanto convendria reunir lo de los presidios menores en las Chafarinas. Como este precioso opúsculo en que Navarro muestra su política y conocimientos lo damos íntegro en los apéndices, tambien dexamos al lector que forme juicio de su mérito, solidez y conveniencia.

228. Los acaecimientos públicos no permitieron al marques esperar en la corte el éxîto de este trabajo. La ambicion inglesa y el resentimiento de Cárlos III, que jamas olvidó la notificacion del comodoro Martin hecha ante su solio en Nápoles, encendieron

luego la guerra que se publicó en Lóndres el mismo mes que Navarro presentó sus discursos. En ellos intentaba mas que otra cosa fomentar nuestra marina; y para su destruccion fue el declararse los ingleses. El mas sensato de sus historiadores náuticos ha dexado impreso que en 1761 Mr. Buffy, agente de la paz en Lóndres, presentó como plan de acomodo para evitar el rompimiento: 1º restituir los buques tomados con bandera española: 2º restituir á esta bandera la pesca de Terranova; y 3º la demolicion de los establecimientos ingleses en Honduras. Pit, viendo que insistia en lo mismo el embaxador conde de Fuentes, conoció (dice Campbell) que los Borbones estaban de acuerdo, y determinó sostener la dignidad de su nacion. ,, Esta habia destruido la marina francesa, sus colonias y comercio: la interposicion de la España únicamente se deseaba para com-

pletar sus glorias contra las mas poderosas potencias de Europa." El expediente que se le ofreció al gran Pit, como glorioso y perentorio, fue apresar en plena paz la flota, comenzando por esta infame piratería las hostilidades. Sus cólegas, con ser ministros ingleses, no consintieron en tan negro atentado; y Pit con despecho se apartó del timon de los negocios por octubre de 1761. Con todo la guerra hubo lugar, como hemos dicho, en el diciembre inmediato.

229. Por esta declaracion vuelto el marques á Cádiz, y urgiendo ante todas cosas, segun su dictámen, arreglar las tripulaciones de los navíos, dirigió al rey un reglamento * por mano del

* Reglamento de las tripulaciones que deben tener todos los navíos del porte de ciento y mas cañones hasta las fragatas de quarenta, segun su número y calibre. El está formado sobre la preparacion de los estados correspondientes á

baylío Arriaga. Estribando en sus anteriores raciocinios proponia volviese la práctica de los Felipes austriacos, quando nuestros buques se guarnecian con dos tercios de soldados y uno de marinería; pues atendidas todas las mudanzas de construccion y guerra marítima

cada buque para los dias de combate. En estos estados se hallan los pies de lista de todas las plazas que componen el número de sus completos y respectivos equipages, determinándole á todos los individuos de cada clase el correspondiente lugar y puesto que deben ocupar en los navíos en una funcion de guerra. Se proponen otros diferentes puntos que se juzgan de la mayor importancia y economía para el regular y uniforme servicio de la real armada. Al rey nuestro señor por mano del excelentísimo señor baylío frey don Julian de Arriaga, ministro y secretario de marina. Del marques de la Victoria, capitan general de la real armada. En Cádiz año de 1762. Es un tomo en gran folio de papel de marca real. Consta de veinte y cinco páginas y seis grandes planos. Exîste entre la coleccion de obras manuscritas del autor.

nunca esta correspondencia fue mas conveniente. Con su espíritu analizador y aquel órden geométrico, que denota en todas sus obras la exquisita organizacion de su juicio, y quanto debió siempre á su feliz crianza, demuestra menudamente al ministro las razones que le mueven; repite lo que cree falta en los buques para su mejor defensa, lo que para esta es inútil y se practicaba; y concluye con seis prolixos y extensos planos que contienen la distribucion y empleo del número de personas que propone segun la magnitud de los navíos.

230. Los libros capitulares del ayuntamiento de Cartagena conservan que por estos años, despues de haber perfeccionado tantas obras en beneficio público, queria emprender el marques una en beneficio de su familia. Y como campee en esta pretension lo sano de sus miras, y que no olvidó al comun, aun quando trataba de su bien

individual, la referimos gustosos aunque no pasó de proyecto, en daño y mengua, mas que de quien queria obtenerlo, del estado y costa del Mediterráneo, de la marina en general, y de la marinería española.

231. Hay al oriente de cabo Palos un yermo apellidado el rincon de S. Ginés. Solo lo puebla el convento de franciscos de esta advocacion, cuyo primer orígen remontan tradiciones no vanas hasta los godos, conjeturando fuese la morada de aquellos monges ó eremitas entre quienes hizo mansion el esclarecido S. Leandro. Hoy conserva nombradía por la gente marinesca que á él dirige sus votos en el freqüente apuro de los temporales. Hasta del primer don Juan de Austria y del príncipe Filiberto de Saboya, generalísimos del mar, hemos visto en sus aras multiplicadas ofrendas. Contiguo á este santuario está la célebre albufera llamada

Mar menor, rica de pesca, y donde el regalado mújol es como indígeno. De cinco islotes que sobresalen en ella el denominado mayor, que boxea obra de una legua, teniendo como dos mil varas de longitud y la mitad de ancho, y el que llaman la *Perdiguera*, que no es tan extenso, estan cubiertos de espesísimo monte baxo de los mas apreciables arbustos y de algunos árboles silvestres, como acebuches, carrascas y pinos. Ambos alimentan muchas aves de paso y caza, en especial conejos: en los otros menores anidan gavinas, implacables perseguidores de la voraz langosta. Aunque capaces de recibir quatrocientas fanegas de grano en sembradura, desde que hay memoria yace todo en un lastimoso abandono, como quiera que reconoce por dueño dos comunidades: el mar menor á la ciudad de Murcia, lo baldío del rincon de San Gines de la Xara á la de Cartagena. Ni

una ni otra se curan, ni es dable, de sacar el lucroso partido que el terreno y laguna hace tantos siglos que prometen en lisonjera perspectiva.

232. El marques de la Victoria, sin duda noticioso de este desperdicio y del local, que pudo reconocer quando mandó en la Espartaria, pidió al rey este terreno con sus adherencias, incluso el cabo de Palos y las citadas islas. Mandóse informar á la ciudad; que como es consiguiente en tales casos se opuso con el mayor empeño, numerando compras y abultando motivos y causas para conservar aquellos tan mal aprovechados terrones *. La experiencia de

* La ciudad mostró los privilegios de San Fernando y Alonso el Sabio con las cláusulas ordinarias de que le concedia tal término con sus pastos, aguas, exidos &c.: como si privilegio alguno pudiese autorizar y hacer válidos los perniciosos desiertos. Añadió que quando don Diego Fernando de Argote en tiempo de Felipe IV entendió en enagenar tierras baldías, Carta-

muchas centurias las desmentia todas, y ha seguido desmintiéndolas desde entonces; pero los sinsabores domésticos, que la nueva guerra ocasionó al marques, creemos le obligaran á levantar

gena sirvió con treinta mil reales, y por ellos se le volvieron á dar solemnemente en 25 de febrero de 1646. Y que en 1745 la junta de arbitrios ventiló la propiedad de estas tierras, y se transigió el rincon de S. Gines en cinco mil ducados. Al reembolso de estas cantidades parece que solo tenia derecho Cartagena, como el comun á que no se malograse el beneficio que intentaba el marques de la Victoria. Dia vendrá que la luz de un político desengaño esclarezca quan perjudicial sea á la causa pública que los ayuntamientos mantengan el dominio exclusivo, en especial en quanto á terrenos, de lo que llaman *Propios*. Lo que se cree de todos en realidad de nadie es. Y como cada uno teme trabajar en provecho ageno, el abandono, en vez de útiles labores, es lo que toca á semejantes campos. Los esquilman sin piedad los mandones, y los ven sin gozarlos muchos, entre quienes, bien repartidos, cesaria de reynar la miseria y pobreza.

la mano de pretension á la par benéfica para sí que útil al estado.

233. En efecto cedido aquel páramo á un particular de luces y poder, que en su mejora viese envuelta su fortuna y la de su descendencia, él haria en las inmediaciones de S. Gines una poblacion. Ella fuera escudo con su vecindario contra las piraterías de los moros en todas aquellas playas, cuyas azoradas familias en un sin número de veces los han visto venir á caza de esclavos, como los pudientes de Cartagena á caza de conejos á las islas. Estas en labor rendirian largas diez y seis mil fanegas de grano. El qual y la pesquería tan copiosa sobraba para alimento de mas de mil seiscientas personas. Todos marineros por naturaleza bastarian á tripular seis buques de línea. Semejante colonia de pescadores multiplicaria las encañizadas, disecarian las lagunas y pantanos contiguos, dándoles su fácil

desagüe al mar; y restituyéndole la antigua y robada salubridad de aquel terreno abririan las convenientes bocas á la albufera, y segun es tan factible apareceria un vasto puerto, en lo seguro rival de Cartagena y de mayor ámbito. De este modo se aumentarian puertos y marineros, de que escaseamos igualmente. Tanto se malogró desatendido el general Navarro: él no alcanzó á consolidar su benéfico intento, y dexó esta entre tantas utilísimas empresas que nuestra generacion guarda intactas para las venideras.

234. Corta pero muy desgraciada fue la guerra que llevó al marques de la Victoria al mando de su departamento y direccion de la armada. La pérdida de la isla de Cuba y la conquista de las Filipinas hubieron lugar en el año 1762; aunque como siempre se le frustró al ingles la que intentó contra Buenos-Ayres. Al firmarse ar-

rebatadamente la paz en Paris, el 10 de febrero de 1763, contaban los britanos mas de novecientos millones de reales por valor de las presas, y ciento y veinte buques de las marinas regias y aliadas, artillados de ochocientos quarenta y quatro cañones: nos habian destruido ó tomado doce navíos de línea, y tantos á la Francia que bastaban á formar la armada de una potencia naval de segundo órden. A solo trece montaba su pérdida; y con tal dicha que ni uno quedó en poder de sus contrarios. Sobre tantos pesares públicos tuvo el marques el de que su yerno y heredero estuviese comprehendido entre los generales cuya conducta ventiló y condenó el proceso de la Havana.

235. No obstante tranquilo el reyno con la paz volvió don Juan Josef Navarro á sus nunca olvidadas vigilias; y hácia el año de 1764, quando cumplia los setenta y siete, dió por concluida su

última labor literaria de las que conocemos. Contiénela un libro casi de coro, que abraza trescientas ochenta y nueve páginas, y que con todo intituló: „Compendio de instrucciones para el mando de esquadras disciplinadas: nuevas reglas para la práctica de sus principales evoluciones por el método mas exâcto, fácil, simple y mas natural para todos los oficiales de la real armada." A ellos la dedicó, como si intentara dexarles en este su testamento el depósito y suma de quanto sabia de marina. Esta obra que hemos citado varias veces, porque contiene noticias y sucesos de su autor, de que no hay memoria en otra parte, se puede considerar como tres obras distintas. La primera consta de unas trescientas definiciones de términos ó frases de que debia valerse, y eran inevitables por adoptadas generalmente en la marina, y cuya significacion exâcta y rigurosa convenia esta-

blecer: preliminar sin excusa no habiendo un diccionario marítimo en castellano y muchos menos de táctica naval. Entre estas definiciones ya manifiesta su crítica, como en la de *virar por la contramarcha*, cuya delicada maniobra condena en lo general, manifestando sus inconvenientes. Con los navíos de su tiempo puso de bulto su razon, que en los del dia no es tan válida. Lo mismo al condenar los abordages, como de casi imposible execucion entre navíos de guerra y comandantes que sepan su oficio. El último de los tácticos franceses advierte que lo que era fácil á los Duquesne y Forbin, Jean Bart y Duguai-Trouin, es hoy difícil y peligroso *. Mas de medio siglo antes lo enseña Navarro en muchas de sus obras, y de propósito en la que nos ocupa; y como un sueño aprendido en

* Audivert Ramatuelle cap. 3, §. Du combat particulier, núm. 406, pag. 347.

novelas critica siempre el abordage contra los ingleses, á que salió prevenido de órden de Mr. Court quando zarparon al parecer unidos de Tolon *. Acaso no tan feliz, siguiendo la doctrina de los tácticos de su edad y de la anterior centuria, sienta que en la mar se puede evitar un combate si conviene no empeñarlo; y que para reñir dos esquadras se requiere que ambos gefes lo consientan y maniobren para

* Pag. 93. Me he visto con órden de atacar con mi esquadra de doce navíos á quarenta y tres ingleses dados fondo dentro de las islas Hieres.... debiendo yo entrar por el pequeño paso un navío despues de otro, dándome la leccion que debia dar fondo sobre la misma boya del navío que atacase, y luego arriando el cable abordarle... Para lograrlo era preciso que los ingleses durmiesen ó tirasen cañonazos con pólvora, ó nos admitiesen como amigos... Si el almirante Mathews lo hubiera sabido no podia desear mas para esperarnos dado fondo, y nos hubiera rendido ó quemado á todos como páxaros bobos en la red.

ello. Hoy dia bien manejados los medios que cada general tiene á su arbitrio se obligaria á una accion al enemigo que mas sagaz la dilatase y eludiese.

236. La segunda obra de este tomo es un cumplidísimo discurso de buenas ciento once páginas de su folio * y su epígrafe: „Máxîmas políticas y militares para instruccion de generales de mar y oficiales que sirven en el cuerpo de la marina: calidades que deben adquirir: virtudes y ciencias que deben practicar: documentos y doctrinas que deben saber y tener presentes en su memoria; y noticias teóricas y prácticas con que deben adornarse para el mayor acierto del servicio del rey y mayores méritos y aplausos á su conducta." La reflexîva lectura que merece (como la luz pública) á primera ins-

* Desde pág. 49 á 160 del tomo.

peccion lo presenta un remedo de las reflexîones del célebre y malogrado marques de Santa Cruz, aplicadas á la marina por su grato amigo el marques de la Victoria. Se reconoce tambien que este estudió las empresas de Saavedra con particular conato, segun las imita, si no en la pureza de diccion, en lo sentencioso y cerrado del estilo. Pero meditado este superior escrito, y pasando del modo á la substancia, queda de manifiesto es un retrato del Navarro intelectual, es la imágen de su alma. Allí está lo que alcanzó de general marino, y lo que pretendia que supiesen todos. Él como que lo confiesa al escribir: „Quanto he podido leer en muchos libros, y quanto me ha facilitado la aplicacion y la experiencia de muchos años de servicio de tierra y mar, que me ha parecido pueda producir una advertencia útil y un documento no despreciable, lo procuro adoptar como

adquisicion de un bien que no puede dañar."

237. Como quiera que ninguna de sus obras hubiese gozado la luz pública, en esta repite, sin copiarse, quanto de momento contienen las anteriores acerca de disciplina y policía de abordo, de preceptos náuticos y bélicos, y de reglas y avisos de porte y conducta. ¿Veia que el sistema gubernativo de la armada era vicioso y perjudicial por las intrusas facultades que cada dia ampliaban los que en buen gobierno solo debian ocuparse subordinados en la cuenta y razon? Pues en este discurso, á pesar de tanto como habia indicado en sus obras de todo género, no omitiéndolo ni aun en sus simples diarios, escribe: ,,Esta experimentada desórden proviene de que se dexe quasi el todo al despotismo de los ministros, quienes unos á otros se ayudan y encubren quanto pueden que sea murmurada su

conducta ó desaciertos. El broquel de la economía de la hacienda real es una dorada tiranía que encubre debaxo de la fragrancia de las flores la sierpe de mas crecidos gastos. Y el verse hoy dia en tan alto grado de estimacion la pluma sujeta hasta el vilipendio las armas. Los reyes quanto mas exâlten el honor y superior aprecio de las armas, tanta mayor veneracion y respeto les tienen á sus reales personas. Las plumas se encuentran en abundancia, y en pocos años escriben bien; y las buenas espadas es preciso experimentarlas en muchos años para que mantengan el lustre igual y el fino temple. No por esto se pretende abatirlas ni despreciarlas; sino darlas el vuelo tan abundante de honores que no obscurezcan con la sombra de sus alas el brillante mérito de las armas. En nuestros dias se ha visto que un rasgo de pluma ha hecho mas daño en una hora que un grande exér-

cito en una campaña. La espada no debe quitarle la hermosura á la pluma; mas esta tampoco debe quitar los filos á la espada."

238. Codicioso siempre de hacer palpable la importancia de la marina la saca á la escena en todo género de advertencias y avisos de su discurso. „De no considerar todo lo que se debe practicar en una expedicion (dice) nacen generalmente las resultas de verlas desvanecer sin fruto con gran dispendio de gente y dinero, y con deshonor de las armas, y del que es el gefe de ellas. ¿Quién se expondrá á tomar una plaza marítima con la sola tropa de tierra sin tener navíos que la bloqueen por mar? Barcelona en 1714 se logró avasallar por los pocos navíos que se hallaron á poca distancia de su puerto. Gibraltar no se tomó en 1702 por falta de navíos. Lo mismo ha sucedido en 1726, donde con once mil hombres y sin navíos

se intentó atacar por tierra. Y la conquista que se ha hecho en 1735 del reyno de Nápoles y Sicilia, si el emperador hubiera tenido navíos que oponer á los pocos nuestros, no se hubiera con tan rápida velocidad apoderado de las plazas fuertes y marítimas de ambos reynos. Las batallas, las conquistas, los desembarcos y otras operaciones militares no se emprenden con la esperanza, sino con la segura confianza de que el enemigo no tiene suficiente fuerza para oponer. ¿Qué fin tenia la batalla de Campo-santo que resultase ventajoso á la España? ¿Y el ataque de las trincheras de Placencia no fue una temeridad? Pues son de estos sucesos no bien premeditados y sin consejo dispuestos que se pierden los exércitos, los mejores oficiales y las tierras conquistadas. El combate de cabo Sicie en 1744 no tenia objeto que pudiese ser favorable á la España; pues quando se

hubiese derrotado la armada inglesa (tan superior en número y fuerza de los navíos españoles y franceses) á todo salir bien hubiera quedado el vencido vencido y el vencedor perdido; y solamente la mano poderosa de Dios libertó á los navíos españoles á que no quedasen del todo sacrificados, no habiéndolos ayudado en nada los navíos franceses."

239. Sin desmentirse clama en esta obra como en todas á favor del desvalido marinero. „Si los ministros de marina (dice) consideraran los grandes trabajos que los marineros pasan en la mar... no sucediera jamas que les faltase la paga, y con ella el estar vestidos. Todos los trabajos de una campaña de tierra no equivalen á los de una gran tempestad que dure tres ó quatro dias. Ellos cada quatro horas han de estar vigilantes y en servicio, con trabajo continuo corporal, y todos los dias y

horas en el del espíritu... No siendo pagados los equipages no se animan al trabajo con gusto, no se les puede castigar sus faltas, se llenan de odio contra el servicio, se amotinan, y sobre todo destierran la aficion al servicio de mar. La tripulacion pobre y desnuda se abate, y si hay funcion de guerra ó de peligro se esconden... En las tropas francesas quando la batalla de Sedan alcanzaban los de caballería las pagas, que montaban á cien escudos por soldado: antes de ir á ella se les dió la mitad del dinero. Fue derrotada, y queriéndola animar sus oficiales á unirse y volver á la carga, respondieron que habian hecho demasiado por cincuenta escudos."

240. Del mismo modo en el discurso que nos ocupa recapitula el marques quanto en otras obras apuntó que echaba de menos en los buques, y que á su bordo debian observar sus coman-

dantes. Circunstancia con loable prolixidad que debe anteceder de preventivo á un combate, qual la conducta y atenciones durante esta violenta escena, y como una vez concluida se debe sacar partido del triunfo, ó neutralizar el del enemigo. „El aprovecharse (escribe) del éxîto de una victoria es el maduro fruto que se saca de ella. Una armada de mar, que la experiencia de todos los dias hace ver que sale mas maltratada de una tempestad que de un combate, si logra derrotar la de su enemigo es menester seguirla hasta enteramente destruirla ó encerrarla en sus puertos. Los alemanes en la batalla de Zaragoza, dada en 20 de agosto de 1710, si se hubieran aprovechado de nuestra desórden siguiendo nuestras tropas derrotadas, se hubieran hecho dueños de España con solo atacarlas en los parages en que se juntaron; y con mayor seguridad si hubieran marchado á

hacerse dueños de Pamplona. Y si nosotros en el mismo año, despues de haberlos derrotado en la batalla de Villaviciosa, los seguimos con la caballería, se deshace el resto de su exército, que se retiró y descansó seis dias en Daroca, dando fin á la guerra que duró despues muchos años. Y si los franceses, en el año de 1704 en el combate de Málaga, atacan al dia siguiente á los ingleses, como lo aconsejaba uno de sus generales, los destruyen sin falta, como ellos lo confesaron; pues tenian órden muchos navíos de quemarse por no tener con qué defenderse: *Vincere scis Annibal, sed nescis uti victoria.*"

241. En esta obra tratándolo de propósito da el marques la preferencia al mérito del gefe marino sobre el terrestre. „*Es indisputable* (afirma) *que el empleo de general de mar es multiplicadamente mas difícil que el de un general*

de tierra." Expuestos sus no vulgares fundamentos concluye: ,,*Qualquiera general de tierra, que leerá todo lo que contiene este libro de evoluciones, no dexará de confesar esta verdad. Pudiéndose vanagloriar un general de mar que estando expuesto á todos los peligros como el mas mínimo grumete, sus triunfos sobre un roble ó cedro son mas apreciables que los laureles y palmas recogidas sobre un campo donde las coronas las texen manos agenas.*" Ya habia dexado impreso un autor patricio que en el general marítimo conviene que concurran no solo las partes y requisitos que llevamos referido deben concurrir en el capitan general de tierra; pero aun mayores si se pudiesen considerar *: lo qual funda en buenas razones. Y el moderno y acreditado Audivert Ramatuelle en su curso de tácti-

* Compendio militar del licenciado don Tomas de Puga y Roxas, lib. 6, cap. 1, §. 19.

ca naval, publicado por órden del primer cónsul Bonaparte, trata esta misma qüestion extensamente, y con razones de otro peso falla como Navarro. * Circunscribiéndose hasta el grado de capitan de navío parece seguro que tan costoso honor agovia los hombros del subalterno de marina. Si consistiera el mayor mérito de los supremos gefes en la mayor fatiga corporal, en no poder subdividir su vigilancia, en no gozar su persona de alivios privilegiados y en el mayor y mas inminente riesgo en un dia de accion: el general marítimo, que todos los de su ingrata carrera los parte igualmente con el último page, y cuyo puesto es sobre todos el de mas peligro, fácilmente obtendria tan costosa preferencia. ¿Pero son los personales los mayores cuidados de un supre-

* Cours elementaire de tactique naval, chapitre 4, num. 401 y siguiente, edicion de Paris de 1802.

mo gefe? Por ventura esta qüestion no se ha presentado todavía baxo todos sus aspectos; y enseñara mucho tratada magistralmente. Mas ¿quién daria una sentencia imparcial si se estima apasionada la de don Juan Josef Navarro?

242. Siendo la mira de este laborioso marino dar documentos que formasen un consumado general de mar, no se cansa de recordarle las ciencias en que debe estar práctico. Pide en él el arte de bien hablar, la historia, los rudimentos de las matemáticas, la hidrografía, estática y mecánica, la geografía y pilotage, la construccion y el exâcto conocimiento de quanto equipa un navío, y sobre todo la ciencia de la maniobra y el arte sublime de las evoluciones navales. Combate con nervio la falsa opinion de que sugetos que eran grandes hombres de mar fuesen con esto solo aptos para mandar esquadras: sin los otros estudios gradúa á estos

oficiales como espadas de cortantes filos sin manos que las manejen. El marinero con las ciencias de general confiesa que vale por una armada; mas un gran marinero ignorante solo vale por sí solo. No basta el ser maniobrista si no es piloto, ni alcanza la maniobra y el pilotage no sabiendo las evoluciones. Así un general, para ser bueno, ha de ser completo; y el que ignore los oficios de los subalternos que manda no podrá ostentar la firmeza necesaria en sus resoluciones. Siempre tímido é irresoluto, ó temerario y ciego, merecerá el castigo que al atolondrado Minucio decretó el prudente dictador Cincinato.

243. Para perfeccionar un todo tan compuesto son los avisos de prudencia, las máxîmas de gobierno, y los consejos militares y políticos de que superabunda esta última obra del marques. Todos sensatos, necesarios todos, y los

mas nuevos en nuestra marina é idioma. Porque si bien á esta época la ordenanza de 1748 ya era conocida y practicada generalmente, y esta sabia y metódica ordenanza cimienta la disciplina, preceptúa la uniformidad, y en su conjunto ostenta un admirable sistema marino; no alcanzaba con todo á llenar la idea que de su servicio y carrera supo formarse el marques de la Victoria. En la digna exposicion de la ordenanza de 1793, que hoy rige, no excusa su redactor confesar de la del ministerio de Ensenada." ¡Qué sorpresa la mia al hacer este estudio! Casi no me queria creer, y me causa reparo el decirlo. Me hallé con admirables textos para una ordenanza; pero falta enteramente de medios que guien á su cumplimiento: indicadas con sabias axîomas las obligaciones de los cargos superiores; pero sin fórmulas para llenarlas: apuntadas muchas materias; pero

sin analísis que asegure su órden, y especifique las varias precisas circunstancias: finalmente una escasez tal de preceptos de policía, disciplina y economía, que casi todo ha de ser al número y arbitrio de cada uno en estos puntos de tanta entidad." Esto mismo notó Navarro; y su infatigable estudio y diuturna y madura experiencia los empleó en llenar aquellos vacíos. Si sus obras fueran conocidas se veria con pasmo y gratitud que acaso no hay un punto de los planteados despues, ó que se desean todavía, que no esté tocado, y de muchos hecha detenida mencion en sus escritos.

244. Finalmente la tercera y mas amplia parte de su obra la consagró el marques á la táctica naval; á aquel complemento del saber marino, de que tantas veces repetia, y lo dixo á Cárlos III, hablándole de las muchas ciencias que han de concurrir en un mari-

no." Todas estas y otras muchas mas inteligencias las practica con el sudor de su frente, con el riesgo de la vida y del honor, y estas constituyen á un oficial á ser un mediano marinero: que para llegar á ser perfecto es necesario que sepa como se mandan muchos navíos, que es la teología del arte de la guerra de mar. No menos que doscientas veinte y nueve páginas en gran folio ocupa en este último tratado, á que dió por título: „Instruccion en compendio del gobierno y disciplina militar con la conducta regular del mando de una esquadra numerosa de navíos: el reglamento uniforme de sus operaciones por medio de las señales de dia y de noche: con las principales evoluciones, principiando desde levarse, navegar en columnas, formarse en línea de combate y en línea de retirada hasta ir á dar fondo."

245. Este tratado, el mas comple-

to y magistral que hasta su fecha hubiese de su argumento, está extendido en ochenta y tres planos dibuxados con extraordinaria precision y claridad. Todos orientados y con los rumbos de la aguja y sus respectivos Eolos para indicar el viento reynante: todos con las banderas numerales que denotan el movimiento segun el plano que se presupuso. Ademas en los veinte y ocho primeros estan los nombres de los navíos españoles que forman la esquadra que evoluciona (y fue la que traxo al rey) porque así conviene para denotar las maniobras parciales. El marques, como previene en el título, no va á denominar órdenes, ni hacer un tratado elemental. No creia ya esto correspondiente á su empleo y años. Supone á un gefe llamado al mando; le entrega de su esquadra en el puerto; le enseña quanto debe hacer para ponerla á la vela; y como segun todos los acaeci-

mientos posibles debe manejarse en la mar. Llegado el dia grande de una accion se ocupa de todos sus accidentes, haciendo aquí una seccion distinta baxo este título: „Movimientos y operaciones de guerra de las armadas ó esquadras formadas en línea de combate", y desempeñado con quanto puede ocurrirle conduce la victoriosa esquadra, ó la retira al puerto de todos los modos que esto es dable: es decir, por un crecido número de variaciones; pues cada escaseada ó mutacion de viento produce una en que es menester ó aprovechar del favor que presenta ó frustrar el que ofrece á los contrarios. Finaliza tan prolixa labor dictando „como executa un desembarco de tropas en un pais enemigo una armada ó esquadra con oposicion ó sin ella, de dia ó de noche *". Tambien añadió un capítulo

* Página 379.

semejante en la traduccion de Hoste, mas de medio siglo anterior al tratado de que damos noticia. Si qualquiera de los dos se hubiera impreso, no tuviera motivo Audivert para lisonjearse en 1802 de ser el primero que há escrito acerca de esta maniobra *, que llama nueva, quando Navarro la discutió de modo que es mas digno de ser consultado que este sabio moderno.

246. Tales son las obras que hemos visto del marques de la Victoria; pues aunque tenemos presente un no corto tratado sobre la analísis algébrica, otro bien extenso acerca de las obligaciones de un mayor general de esquadras, otro incompleto sobre la navegacion especu-

* Plusieurs debarquements oú je me suis trouvè m'ont fait sentir la necessitè, et m'ont mis à même de hasarder à cet ègard quelques principes. *Rien n'a été écrit sur cette partie: je laisse à d'autres le soin de l'approfondir.* (Preface, pag. 19.)

lativa y práctica; otro de geografía, y varios volúmenes de plan de señales é instruccion en quanto su empleo y uso en la mar, todo de su puño, y las últimas adornadas con el dibuxo de grandísimo número de navíos que demuestran y practican lo que el texto preceptúa: todo está incluso, si no copiado, en las obras ya analizadas. Embebido el marques en las ideas de marina, girando de continuo en torno de las atenciones de su deber, puso una y muchas veces por escrito sus pensamientos, y á proporcion que los creia con mas claridad ó mejor método duplicaba su escritura.

247. Estas ya concluidas no lo fueron todavía sus mandos y comisiones. Con fecha del 25 de enero de 1765 recibió esta honrosa órden del atinado Carlos III. „Debiendo aprontarse en la inmediata primavera una esquadra para conducir á Italia á la señora infanta ar-

chiduquesa, me ha prevenido el rey (le escribía el Baylío Arriaga) sepa de V. E. si el estado de su salud le permite poder embarcarse para ir mandando estos navíos. Bien entendido que los mismos dilatados servicios y acertada conducta que merecen el aprecio de S. M. para distinguirle, son tambien parte en su real consideracion para dexar á la de V. E. el no exponerse á esta navegacion, si no se hallase con robustez para emprenderla." El casi octogenario marino no se excusó á cerrar tan bien la serie de sus expediciones con tan lustrosa confianza. Incorporada su esquadra de nueve navíos en Cartagena llevó á la infanta Luisa María á su esposo Leopoldo, que la colocó despues en el trono imperial: y traxo á la princesa María Luisa que ocupó el de España. El 2 de agosto, verificado desde Génova el regreso al puerto de su salida, entregó la esquadra á don Luis de Córdoba, que

tambien le habia de suceder en su dignidad, y vino sirviendo á la princesa hasta la corte. El archiduque le dió por memoria una caxa con su retrato guarnecido de brillantes; y la reyna madre doña Isabel Farnesio el relox que llevaba el dia que llegó el marques; y otras dos preseas de caxa y anillo el dia que besó la mano para regresar á su departamento, dexando en Madrid una grata memoria, que no se ha borrado todavia, de su incesante limosna á los desvalidos, que conocida su liberalidad por todas partes le rodeaban.

248. Ya en su silla se ocupó como siempre en el vasto despachó de la direccion general. Vió como iban granando buena parte de sus propuestas: ora en los navíos de tres puentes, ora en aumentarse con quatro batallones los ocho de marina, y en concederles inválidos y otras gracias que publicó el decreto de 30 de abril de 1767. Fue el



primero á obedecer la real disposicion que trasladó el cuerpo entero de la armada de las delicias de Cadiz á los arenales de la Isla, entonces aldea de corto caserío, hoy aunque muy irregular en su construccion de las villas mas extensas del reyno. Los sarcasmos, que con tal freqüencia manchan los papeles públicos, dixeron entonces que España para aumentar su marina la habia internado dos leguas tierra adentro. Esto fue acercarla otras tantas á su primer arsenal, reconcentrando un cuerpo tan numeroso en rededor de sus gefes y cabezas.

249. En su nuevo domicilio continuó Navarro siendo el centro de todos, y con aquella dignidad y dulzura que lo caracterizaba. Notábase mucho en tan avanzada senectud que jamas recibiese sentado ni aun jóven guardia-marina: que el último marinero le mereciese visible aprecio; jactándose mas que

de la máquina invento suyo para arbolar los buques, de las dos odres dispuestas con artificio para socorrer los que cayesen al agua; benéfica invencion, que denominó *salva-nos*, y que no debia estar olvidada. Amante del órden y de la justicia, en especial con los oficiales, la confiaba á sus paternales amonestaciones. En su última instruccion á los generales, recomendando como corregia á solas el gran Turenna las negligencias de sus subalternos, escribe: „Yo en el mando de navíos y esquadras los he llamado aparte, y los he corregido con dulzura; pero con palabras tan reprehensivas, y amenazas de suspenderles de sus empleos, que si han vuelto á incurrir en sus vicios no llegó á mi noticia: y así en mis mandos he logrado que no vayan á la corte cuentos ni chismes."

250. Tal fue el deporte del marques de la Victoria hasta 1772. El 25 del anterior diciembre le acometió un

vértigo al curarle un pie de que adolecia: recobrado firmó su correo; mas sobrevenida allí una erisipela, y malignándose la enfermedad, y declarada la gangrena, el 5 de febrero acabó don Juan Josef Navarro su larga y bien empleada vida, conservando sus sentidos y vigorosa habla hasta los últimos instantes, y la selló con los sentimientos de acendrada piedad é ilustrada religion con que habia vivido ochenta y quatro años, dos meses y cinco dias. De ellos en servicio activo buenos setenta y seis años, igualmente acepto á cinco monarcas que vió en el trono.

251. No hallándosele ni el numerario suficiente para arreglar la habitacion en que debia exponerse su cuerpo, hubo de suplir mil pesos el intendente de Marina, que mandó el rey no se cargasen al asiento del difunto. Y con toda la solemnidad que previene la ordenanza, y con un verdadero pésame que

ella no puede prevenir, se dió sepultura al marques de la Victoria en el convento del Cármen de la Isla. Vimos esta pompa fúnebre, y el todavia venerable cadáver, y oimos algo de lo que dexamos referido en la oracion fúnebre, que poco despues predicó en sus honras el célebre magistral de Cádiz don Josef Martin y Guzman. ¡Quan distantes entonces de que algun dia hubiese de ocuparnos el grato empleo de escribir su vida y analizar sus obras!

252. Un año despues estuvo á la vista de muchos profesores su incorrupto cuerpo, que no fue embalsamado; todos testificaron no sin sorpresa su conservacion, á pesar de la dolencia de que finara. Con nueva solemnidad y nuevo panegírico se hizo la translacion al monumento de mármol, que el amor, gratitud y memoria de los marinos erigió á su ilustre gefe, y al que decora un cumplido epitafio, que colocamos entre

los apéndices, para extender el buen gusto y la tierna amistad de otro sabio octogenario (don Josef Carbonell) que lloroso se lo consagró.

253. Ahora que la no interrumpida soledad del sepulcro conserva sus cenizas: ahora que la suerte se llevó antes que al marques los varones que debian perpetuar su apellido: * ahora que para el servicio militar se acabó su descendencia: es tiempo ya de inquirir los quilates de su mérito, adelantando el juicio de la posteridad. A ella se presentará don Juan Josef Navarro como un soldado de honor que, sin otro pa-

* En 1719 le nació al marques un varon, y en 1722 otro: ambos murieron en la infancia en su patria Cádiz. Al morir le quedaban dos hijas, cuya esmerada y aprovechada educacion se miraba como un modelo. La mayor doña Ignacia casó con el varon de Oña, y murió sin hijos: la segunda doña Rosalía del marques del Real Transporte dexó á la actual marquesa de la Victoria.

trimonio que su espada, subió grado á grado la expuesta escala de la milicia, y llegó al supremo y arduo mando, á expensas de sudores propios, luchando quando contra los enemigos, quando contra los corazones ulcerados de los cortesanos y palaciegos. Será un exemplo plausible de zelo y laboriosidad, ora en el silencio de su gabinete, ora sobre el alcázar de los navíos, y en medio del proceloso océano. Al recorrer el vasto círculo de sus vigilias se nota que acabó en el mismo punto que comenzara. La táctica de Hoste fue la primera ocupacion de su pluma: su propia táctica la última. Echó de ver que este estudio era el mas necesario en nuestra armada, y comenzó presentando á su juventud lo que acerca de él habia de mejor entre los extrangeros; y concluyó con lo que mas estimaba de su propia inteligencia. Prescindiendo del mérito intrínseco de todas las obras del marques, sobre las

que ya hemos pronunciado nuestro dictámen, hay en su autor dos circunstancias dignas de realce. Una que desde que se numeró entre los marinos se consagró exclusivamente á los decaidos estudios de su complicada facultad. Saludable leccion, que puede ser mucho mas útil que sus mismas obras á quantos entren en tan espinosa carrera. Otra que sus incesantes estudios y los multiplicados frutos que dieron siempre fueran al nivel de sus empleos, tratando de aquello en que debia ocuparse, segun la confianza que mereció al rey. Quando subalterno y encomendada la noble juventud marina, todo elementos y ciencias preliminares de las que constituyen un marino: quando general todos los resultados de aquel sublime aprendizage, todo disciplina y la concreta aplicacion de las primitivas enseñanzas. Por este conato tambien es un insigne exemplo como general y soldado. Su ac-

tividad, su espíritu de órden, el amor al servicio, y el no conceptuar indecoroso de la mas alta dignidad el último por menor que contribuyera á mejorar la suerte del marinero, las propiedades de los buques, los útiles de la guerra, y los quilates de perfeccion en la marina, serán siempre un dechado digno de servir de norma á los venideros. Quando el tiempo, que todo lo borra y consume, fuese capaz de desvanecer el buen olor de sus virtudes, y hacer olvidar sus estudios y campañas, el sudor derramado y la sangre vertida; no podrá destruir dos puntos de apoyo de su sólida reputacion y renombre. Don Juan Josef Navarro como militar escribió en los fastos del honor de España una victoria muy reñida, ganada en la mar á los ingleses: y como sabio es el inventor del discreto y rico lenguage con que en la mar se entienden hoy todas las marinas del mundo.

APENDICES

Y

NOTAS.

NOTA PRIMERA DE LA PAGINA 2.

Servicios del abuelo del marques de la Victoria.

Don Juan Josef Navarro, natural de Xátiva, sirvió desde 1637 en los exércitos de Rosellon y de Cataluña, primero plaza de soldado de infantería dos años, y seis de soldado y alférez de caballería. En 27 de agosto de 1642, estando en Villalonga, y saliendo con su capitan á romper un quartel del enemigo en el lugar de Rodeña, poniendo á su órden veinte y cinco soldados, le mandaron ganase un rastrillo; y en esta accion recibió un mosquetazo en la sangría del brazo derecho, por lo que fue preciso cortárselo. En 1.° de octubre le concedieron diez y siete escudos al mes para continuar en la compañía de caballos de la nobleza, su capitan el comisario general Juan de Terrazas, como lo executó desde 15 de marzo de 1643. En 22 de mayo de 1644 obtuvo un escudo de ventaja, como todos los que servian en aquel exército, que pasaron muestra delante del rey. En 7 de julio de 1646 se le asignó el castillo á mar de Palermo para continuar su servicio; y allí aportó el 21 de enero de 1647 con su familia.

Hasta esta época, como la guerra de Cataluña fue tan viva y enconada, por muchas certificaciones originales consta que se distinguió en el reencuentro que tuvo la caballería con la francesa en Cañete; en la accion de Rocafut; en el famoso sitio de Salsas y retirada de Cataluña;

quando entró el marques de los Velez con el exército en el rompimiento de Balaguer, toma de Cambrils y Villaseca; en el asalto que se dió á Martorell, retirada de Barcelona y sitio de Tarragona. En la accion de las Orcas salió herido en la mexilla izquierda. Hallóse en el asalto de la villa de Plá, en el de Alcoreu y en el encuentro de Villalonga. Despues de cuyas acciones recibió la herida de que perdió el brazo. Tambien se halló en la derrota de los franceses en las huertas de Lérida, sin desamparar su estandarte; y en el sitio y toma de Monzon, donde estando de centinela debaxo de la muralla del castillo, y descubierta una espía que intentaba entrar en la plaza, dió tras ella, y por cogerla se echó de una eminencia abaxo, por cuya prision le dió las gracias el general. En la toma de Lérida le mataron el caballo; y en la de Garden viniendo con un aviso al cabo de nuestra caballería cayó en una emboscada, por lo que estuvo cinco meses prisionero en Barcelona, hasta que fue cangeado por un oficial frances.

Por este conjunto de servicios en despacho de 9 de mayo de 1645 mandó el rey se proveyese en don Juan Josef Navarro la primera compañía de infantería que vacase. En 23 de setiembre de 1647 fue nombrado castellano del fuerte de cabo Páxaro: en 28 de marzo de 1657 sargento mayor de los quarteles de Augusta; y en 15 de noviembre de 1659 de los de Zaragoza de Sicilia. Varias veces fue nombrado proconservador de Mesina; y en 15 de octubre de 1663 capitan de su artillería á propuesta del gobernador del reyno; y en dos ocasiones en

1660 y 1671 se le encargaron los castillos de Castelazo y Gonzaga.

Despues de otros varios é importantes servicios hechos á los vireyes para el mejor acierto de sus mandos, el dia 7 de julio de 1674, que se sublevó Mesina, acudió luego á socorrer el palacio del Estractico con su hijo, un yerno y seis escolares de la artillería, llevando el cañon de la escuela, con el que rechazó varias veces los rebeldes, hasta que por haberle herido en el muslo derecho se le dió un caballo del comandante, y órden de que se guareciese al castillo del Salvador, donde se acogió venciendo muchos peligros. De allí salió con su familia á la plaza de Melazo, perdida toda su hacienda, que era de consideracion, no sacando sino lo que tenia sobre su persona; por lo que en 23 de agosto de 1674 se le dió la capitanía de la ciudad de Chafalu, sirviendo tan á satisfaccion de aquel público, que lo representaron á S. M. los jurados. En enero de 1677 se le hizo merced de una compañía de infantería española; y en marzo, estando sirviendo en ella, se le dió patente de ayudante de teniente de maestre de campo general, para que pasase de gobernador y capitan de armas de la misma Chafalú. El año siguiente fue nombrado por capitan de armas á guerra de la isla Pantanabea; y por la inquisicion su capitan por lo que tocaba á materias de este tribunal; y en 1679 castellano del castillo de Monópoli; y pasando á Palermo por setiembre para sacar su despacho murió *de mutacion* cumplidos cincuenta y un años de continuos y buenos servicios.

APENDICE SEGUNDO DE LA PAGINA 13.

Cartas enviadas al gobernador de Oran quando fue Navarro á reconocer la plaza.

Doy respuesta á su carta de vm., que recibí por mano de don Alonso Bolea, en que me participa todo el estado de esa plaza; y espero que con el socorro de víveres y municiones y la gente de refresco, que vm. reconocerá, se aliviará por ahora mientras se dan otras providencias.

El teniente don Juan Navarro, persona práctica en la fortificacion, pasa á reconocer esa plaza para informarme del parage en que se halla: se lo permitirá vm., y lo dexará volver en los mismos navíos que le conducen.

Tambien envio un cirujano, religioso de San Juan de Dios, para que asista en esa guerra.

Ya creo habrá llegado ahí el brigadier don Adrian de Betancourt que va á suceder á vm. en ese gobierno; con que espero presto ver por acá á vm., á quien guarde Dios muchos años. Cartagena 23 de marzo de 1708. = B. L. M. de vm. = El marques de Valdecañas. = Señor capitan de caballos don Baltasar de Villalba.

Señor mio: llegan tan varias por los que vienen de esa plaza las noticias del estado de ella, que no sabiendo como representarlo á S. M., he juzgado ser muy á propósito para el crédito de vm. el enviar al portador de esta, que es don Juan Navarro, á fin de que vm. le permita reconocer la brecha, cortadura y todas las operaciones que se han hecho en la plaza, como asi-

mismo las de los enemigos en la campaña, en quanto hubiere lugar: esto importa mucho, y es lo que puede desvanecer las voces varias con que por acá se discurre: no dudo que vm. se servirá permitirle reconozca todo, pues es oficial de inteligencia, y es quien debe pasar inmediatamente á la corte á dar cuenta á S. M. del verdadero estado de esa plaza. Y para que esto se logre con la mayor brevedad, vm. se servirá no detenerle ni un momento, para que pueda volver á España en los mismos navíos que le conducen; y con esta viva representacion á S. M. se conseguirá el fin tan importante, y que tanto se desea. = Prevengo á vm. que he propuesto con posta á S. M., por si viene en mandar que los tres mil hombres que llegarán á esta ciudad para Sicilia, á la vuelta de estos tres navíos de guerra vayan á Almarza á obligar á los turcos á retirarse de su sitio, y luego continuar su rumbo á Sicilia. S. M. tiene mandado que vengan tambien á esta ciudad un regimiento de quinientos hombres para mudar esa guarnicion; é interin envio para ayudar á su defensa ciento treinta hombres ademas de la compañía de granaderos del regimiento de Madrid, que S. M. está con todo ánimo á mantener esa fuerza, y consolar y sacar todos los que hay, y atenderlos en España; los navíos llevan de todos géneros de víveres y municiones. Espero que esos caballeros no se hayan entregado precipitadamente y desesperadamente, y que mantendrán la honra de las armas de S. M., la suya y la de la fe; que qualquiera es bastante para morir antes de faltar á uno ú otro; y en

esta materia no tengo mas que decir. Vm. verá por la relacion que envia el comisario don Pedro Tacon, que hay víveres y municiones para largo tiempo. Lo que me pesa que esos presidios nos han dado muchísimos trabajos, y nos los dan sin efecto: yo no sé donde se ha visto que dos mil hombres que habia en esa guarnicion se dexaran arrimar de los enemigos sin haber hecho freqüentes y diarias salidas para impedirlo, pues de esta forma se hubiera perdido menos, y los turcos no hubieran logrado con tanta facilidad y sin resistencia ninguna el apretar tan presto y tanto esa plaza. Espero habrá llegado don Adrian de Betancourt y otros oficiales, que va para mudar á vm., y quedarse gobernador de Mazalquivir en ínterin.

Estos navíos van para sacar y executar quanto se ofreciere, peleando y aguantando hasta que mas no se pueda; y aunque un dia lo impida, y algun tiempo recio ó borrascoso les obliguen á apartarse, volverán y revolverán hasta que el todo sea logrado. Dios &c. Cartagena 23 de marzo de 1708.=B. L. M. de vm. su mayor servidor.=Don Galbreso Niset.=Señor capitan de caballo don Baltasar de Villalba.

APENDICE NUMERO 3 DE LA PAGINA 18.

Pasaporte dado á don Juan Navarro despues de la batalla de Zaragoza.

Don Juan Adamo del S.° R.° imperio, libre baron de Wetzel, teniente mariscal de campo, general y coronel de un regimiento de in-

fantería de S. M. cesárea, castellano del Real Castelnovo de Nápoles y gobernador de sus armas de este reyno y sus fronteras por S. M. católica &c.

Por quanto pasan desde esta ciudad á la de Pamplona don Juan Navarro, capitan, y don Agustin de Arredondo, alférez, entrambos del regimiento enemigo del mar de Nápoles, y que fueron cogidos prisioneros en la batalla de Zaragoza, les concedemos libre y seguro pasaporte con condicion de que en el término de quatro meses deberán restituirse á su prision; y ordenamos y mandamos á todos los oficiales y soldados sujetos á nuestro comando, y á los que no le estan pedimos y rogamos, como asimismo á las justicias de las villas y lugares por donde transitaren, no les pongan impedimento ni embarazo alguno en su viage, antes bien les darán el favor que necesitaren, que así conviene al real servicio. Dat. en Zaragoza y octubre 21 de 1710. El baron de Wetzel.=Por mandado de V. E.= Gayarve.=V. E. concede pasaporte á los referidos en la forma expresada con obligacion de restituirse á su prision en el término de quatro meses.

APENDICE NUMERO 4 DE LA PAGINA 20.

Nota de los servicios de don Ignacio Navarro, padre del marques de la Victoria.

Nació don Ignacio Navarro en Augusta á 27 de Enero de 1659, hijo del sargento mayor don Juan Josef, de quien trata el nota nú-

mero 1.°, y de doña Gerónima Navarro. Sentó plaza de soldado á 1.° de abril de 1677. Hasta 1686 sirvió en los papeles del oficio de conservador, y en este año volvió á la infantería, y fue racional del hospital de militares de Mesina. De aquí pasó á Milan en 1691; y como entretenido del tercio nuevo de Nápoles se halló en el sitio y toma de Carmañola. En 1694 pasó al tercio viejo del mar de Nápoles, por reforma de su anterior compañía, ofreciéndole tener presente para otro destino.

En 1702, contándosele veinte y quatro años de servicio, se habia ya hallado en los últimos trances en toda la guerra de Italia, y señaladamente en el sitio y toma de Ambrun y Monferrato y su ciudadela; en el sitio de la plaza de Valencia del Pó, y línea de circunvalacion que se hizo á Turin; avance del paso de la Perosa, sitio y toma del fuerte de Santa Brígida y bombeo de Pinarel. Despues de estas funciones hubo lugar la batalla de Orbazan. En ella recibió diez heridas, quedándole estropeada la mano izquierda. Por este conjunto de servicios, y recomendado al rey por los generales su particular denuedo y conducta en muchas ocasiones señaladas, vaca la compañía de don Alonso de Vivar (en que servia su hijo) por ascenso á sargento mayor de aquel capitan, se le confirió en 17 de enero del año 1702. Solo veinte dias fue capitan vivo; y reformado, aunque con su sueldo, pasó á España á reclutar gente para el regimiento de Lombardía. Con ella entró por mar en Cartagena en junio de 1706 huyendo de la esquadra inglesa; y allí le detuvo el go-

bernador don Cárlos Aragon, que se vió atacado por aquellos enemigos. Encomendóle la defensa del muelle; y en él se mantuvo aunque abandonado de la mayor parte de su gente que, como de leva, se le desertó, hasta que los vecinos entregaron la plaza. Si bien capituló el gobernador que Navarro con su gente se volveria á embarcar, no lo cumplieron los ingleses; antes mal tratado, robado, rotos sus papeles, y disipada su tropa; le obligaron á volver á Málaga en la misma saetía que vino. Mandando su antigua compañía del tercio viejo de Nápoles, en que servian sus dos hijos (el marques como capitan reformado) pasó en 1708 á Oran. Su hijo segundo don Ramon murió en el asalto del castillo de S. Andres; y él fue hecho cautivo quando á viva fuerza se tomó la plaza. En Argel hizo testamento, y murió en los primeros meses del año 1712 á los quatro años de cautiverio y cincuenta y tres de edad y treinta y cinco de tan azarosos servicios, dexando á su hijo en herencia su compañía, su buen nombre y sus méritos tantas veces sellados con su sangre.

APENDICE NUMERO 5 DE LA PAGINA 70.

Papel que de su puño dexó el marques de la Victoria acerca de su familia y escudo de armas que se formó.

Pintó su escudo como está copiado al pie de su retrato; y debaxo de él dice: « Armas de los Navarros de la antigua Xátiva, hoy dia S. Felipe en el reyno de Valencia, cuya familia se

llamó *Viana*; y solo porque eran de Navarra les dieron los conquistadores de Xátiva el nombre de Navarros." En el reverso del mismo escudo dice así: « Se advierte que en este escudo de armas, que mi abuelo el teniente de maestre de campo general don Juan Josef Navarro, gobernador de Monópoli en el reyno de Nápoles (como consta por los papeles que tengo en mi poder) que habiendo perdido todos los papeles de importancia, y los que executoriados trataban de nuestra antigua nobleza quando los rebeldes mesineses en su levantamiento le saquearon la casa y muebles (como consta por otra certificacion que tengo en mis papeles) hizo el nuevo escudo sin poner en él otras armas que las de los Navarros. Que en tiempo del rey don Jayme de Aragon, quando conquistaron segunda vez Xátiva, formaron ó añadieron quando en el repartimiento de tierras tuvieron suficiente y quantiosa recompensa, poniendo la barra de oro, y sobre un campo verde un castillo representando el de Xátiva, que está sobre un monte. Y como se sabe que la ciudad de Xátiva ha padecido saqueo y quema, y por este motivo puede ser no se hallen en su archivo estas siguientes noticias: Digo yo el capitan de altobordo don Juan Josef Navarro, alférez de la real compañía de caballeros guardias-marinas, como habiendo por curiosidad preguntado de nuestros antecesores á mi señora abuela doña Gerónima Giantomasi, muger de don Juan Josef Navarro mi abuelo, y á mi señor tio el canónigo de Palermo don Isidoro Navarro su hijo, y á mi señor padre el capitan don Ignacio Na-

varro, hoy dia todos difuntos, me respondieron haber oido decir á mi abuelo referido que el nombre de Navarros no era el propietario nuestro, bien sí haber oido decir á sus abuelos que se llamaron *Vianas*, y que eran de la casa de los condestables de Navarra. Los quales habiendo venido en unos tercios que el rey don Jayme de Aragon tuvo auxîliares de Navarra, y hecha la conquista de Xátiva, repartió en los conquistadores las tierras, de las quales tuvieron parte (que aun hoy dia conservan los parientes que en ella se hallan) por cuyo establecimiento fueron insensiblemente por la serie de mas de quatrocientos años perdiendo el nombre de *Vianas* en el de Navarros; pues no los conocia el vulgo que por donde eran nativos. A este escudo he añadido un brazo yo el abaxo firmado don Juan Josef Navarro, como militar, por el que perdió mi abuelo en campaña. Y por haber con tantos servicios muerto esclavo en Argel mi señor padre don Ignacio Navarro, capitan del regimiento de la mar de Nápoles, á estas mismas armas las he orlado con una cadena de oro. Y asimismo las he añadido de una parte mas de unos efumines ó papeles hechos por mano de nuestra reyna y señora doña Isabel Farnese sobre un campo negro. Nacido de que habiendo (en el mes de febrero, dia 28 del año de 1729) venido á Cádiz los reyes don Felipe v y su muger la referida reyna doña Isabel Farnese, y tenido noticia (por haberme visto baylar en su real presencia en la academia real de guardias-marinas) de mi corta habilidad de dibuxar con la pluma, por espacio de catorce noches con-

tinuas en la isla de Leon y en la casa de Mr. Massé merecí el que me viesen dibuxar, habiéndome hecho sentar en su misma mesa, donde solamente el rey, la reyna y yo estábamos; y como el rey nuestro señor dibuxaba de una invencion suya, formando las sombras con el negro del pábilo de la vela, me envió S. M. algunos pinceles de papel (llamados efumines) con los quales me enseñó el modo de sombrear con ellos. Estos los hacia la misma reyna por su mano; y á memoria de mis descendientes he formado parte del escudo poniendo en campo negro, que denota el negro del pábilo, los papelitos de plata, que fueron en todos diez y nueve, por parecerme exôrbitante honra el singular favor de merecer su real conversacion y amistad, de cuya resulta merecí el mando del navío de sesenta y quatro cañones llamado el San Fernando. Por cuyo motivo lo firmo en Cádiz á 1.° de abril de 1729.=Don Juan Josef Navarro.

APENDICE NUMERO 6 DE LA PAGINA 76.

Carta de Mr. Fontanelle á Navarro.

Monsieur.

Je suis chargè par l'Academie royale des sciences d'avoir l'honneur de vous remercier en son nom des observations faits en Amerique, que vous avez eu la bontè de lui envoyer. On les a compareès ici aux observations correspondantes, ou à des determinations precedentes qu' y avoient rapport, et l'on s'est assurè par là qu'

elles ont ètè faites avec beaucoup de precision, et d'intelligence. J'en ecris plus particulierement à Mr. de Herrera y Sotomayor à qui je vous suplie de vouloir bien faire tenir ma letre que j'enferme ici. Elle est à cachet volant, à fin que vous la puissies lire, et la refermer pour l'envoyer.

On sait, Monsieur, que vous publierèz bientot une grand theorie et practique de la marine, et que vous avèz tout le fonds de geometrie, quoique fort vaste, necessaire pour un pareil ouvrage. Je puis vous assurer qu'il serà reçu dans l'Academie avec beaucoup de plaisir, et qu'on en sentirà bien tout le merite: ce serà la certainement un fruit des bontès que le roi d'Espagne à pour vous, car rien n'encourage tant les sciences et les beaux arts que la faveur des princes, et tous les progrés que l'on a faits en France sont dus au feu roi ayeul de celui que vous avèz l'honneur de servir.

Je vous sonhaite de tout mon cœur la continuation d'un bonheur dont vous ètes si digne, et suis avec respet.

MONSIEUR:

Votre trés humble et trés obeissant serviteur

Fontanelle,
Sec. perp. de l'Ac. roy. des sc.

De Paris il 12 sept. 1729.

P. D.

Je doutte que vos occupations vous permet-

tent de songer à ce que l'Academie pourroit vous demander; mais tout ce que vous pourries avoir d'observations exactes d'eclipses, de longitudes et latitudes de villes de Espagne, de faits singuliers d'histoire naturelle, ou d'anatomie, ou de botanique, de meteores rares &c. Tout cela lui seroit propre, et elle vous seroit fort obligèe de lui en faire part. Elle vous en feroit l'honneur dans les volumes q'elle publie tout les ans.

APENDICE NUMERO 7 DE LA PAGINA 77.

Encargos de la reyna Isabel Farnesio á Navarro quando fue de almirante de galeones.

Memoria de lo que debo hacer diligencia de hallar en el viage de galeones para la reyna nuestra señora.

1.° Si se encontraren piedras preciosas, sean en bruto ó labradas, de qualquier especie que sean.

2.° Yerbas, flores y frutos extraordinarios y plantas ordinarias; pero no tan comunes que no sean particulares, particularmente del jazmin de Coa.

3.° Animales de las mismas circunstancias, tanto terrestres como volátiles.

4.° Piezas de toda especie de china, pero grandes, particularmente blancas.

5.° Lienzos extraordinarios pintados en lienzo ú otra qualquier especie, pero todos particulares.

Y despues qualquiera otra cosa particular

no vista en Enropa, de qualquier género, diversidad y especie que sea.

Muy señor mio. Entregará vm. la adjunta al ministro á quien va dirigida, y en virtud de ella el tesorero que va por el rey en los presentes galeones pagará á vm., adonde lo necesitare, lo preciso para el cumplimiento de las comisiones de S. M. la reyna. Vea vm. si debo servirle en otra cosa, que muy gustoso me tiene á sus preceptos, rogando á Dios guarde á vm. muchos años como deseo. Soto de Roma y abril 25 de 1730. = B. L. M. de vm. su mas afecto y seguro servidor. = El marques Scoti.

Habiéndose dado órden al capitan de navío don Juan Josef Navarro para que en Cartagena, Portobelo y la Havana compre varios géneros para la reyna nuestra señora, ordena el rey á vm. disponga que en qualquiera de los tres enunciados puertos se satisfaga por el tesorero de la esquadra de los presentes galeones lo que importaren los géneros que en ellos comprare el mencionado don Juan Navarro para el referido destino. Dios guarde á vm. muchos años como deseo. Soto de Roma 21 de abril de 1730. = Don Josef Patiño. = Señor don Andres Ximenez.

APENDICE 8 DE LAS PAGINAS 34, 64, 75, 104, 121 y 256.

Solicitud del marques de la Victoria para entrar en la Academia española é idea de sus trabajos científicos.

Excelentísimo señor. Don Juan Josef Navarro, gefe de esquadra de la real armada, mariscal de campo de los exércitos de S. M. y alférez de su real compañía de caballeros guardias-marinas, puesto á la obediencia de V. E. expone: que habiendo aplicado sus primeros años al estudio de la latinidad, retórica y filosofía, y luego al de las matemáticas debaxo de algunos grandes profesores de ellas en Italia, con cuyo estudio y práctica logró en muchas ocasiones en academias, y luego en la guerra en diferentes campañas y sitios en Italia y España, manifestar alguna inteligencia, empleándola con fervoroso zelo en el servicio de S. M., que Dios guarde, sea en la arquitectura militar y topografías de plazas, como en la geometría y demas partes subalternas de las matemáticas, como la astronomía, navegacion &c., habiendo despues entrado en la marina en su formacion y en el cuerpo real de guardias-marinas por su alférez, y hecho la primer campana de la conquista de Serdeña el año de 1717; sentido y sonrojado del reprehensible descuido de nuestra nacion en ver no tenia ni se hallaban que algunas débiles noticias de lo que era marina; qué contenia, y de quantas partes se componia, y que solo con-

servaba algunos libros ó regimientos de navegacion, algunos diminutos vocabularios, tanto manuscritos como impresos; ambicioso y corrido, y lleno del incesante deseo de saber, resolvió aplicarse (con la guia de la geometría y dibuxo) á el fin de probar si podia adelantar algunas noticias mas que pudiesen ser útiles al servicio del rey y á la nacion. Para este proyecto emprendió la traduccion del diccionario de marina frances y holandes, impreso en Holanda año de 1722: procuró adquirir quantos libros antiguos y modernos de todas lenguas se han escrito, como tratasen de marina; ha recogido manuscritos patricios y extrangeros; se puso á la escuela de uno de los mejores constructores de S. M., hermano de Mr. Boyer; tuvo la constancia de ir cerca de un año todos los dias á la enseñanza del primer práctico de los arsenales de esta marina; hizo construir á su vista un pequeño navío para solidar su teórica; y por fin por un estudio de veinte y dos años (sin que le embarazase el mando de algunos navíos) ha llegado á lograr por el favor de Dios el formar cinco tomos que contienen: 1.° la teórica de la maniobra: 2.° la práctica de la maniobra: 3.° las ciencias que debe de saber un comandante de navío: 4.° las evoluciones navales: 5.° la construccion de los navíos y el dibuxo de todo lo que entra en ella y su aparejo. Y en el último (que se subdividirá en diferentes tomos) el diccionario universal de marina.

Por no cansar á V. E. con la relacion que contiene cada tomo escribe al señor don Lope Hurtado de Mendoza, secretario de esa real aca-

demia, una extensa noticia de ellos, á fin que informando á V. E. la distincion de sus deseos, que son siempre mirar la estimacion de la nacion, el amor y fomento del real servicio en su marina (que tanto le importa) y la utilidad pública: =

Suplica á V. E. que considerados sus únicos y útiles trabajos y sus adquisiciones, logre debaxo la sombra de esa ilustre y real academia ser admitido con el título de honorario de ella; favor que aumentará con la gracia hacer generosa la grandeza de V. E. = Don Juan Josef Navarro.

Al Secretario.

Muy señor mio. Osadía que me carga de empacho y de sonrojo es la de escribir á V. S. sin mas méritos y conocimiento de mi parte que la confianza que tengo en las superiores divulgadas prendas de V. S., cuyos talentos tan acertadamente premia esa real academia con el honroso título de su secretario. Unos y otros espero que con noble generosidad admitan mi súplica, disculpando lo molesto de ella, y amparando mi peticion, sin que la vanidad de solicitarla logre la gracia de adquirirlas por circunstancias del suplicante, sino por mano de V. S., á quien suplico se sirva pasar en noticia de esa excelentísima academia mas el deseo del acierto de mis estudios (que quisiera lo tuviesen) que la adquisicion de gloria que pueda resultar á mi favor; quando la vanidad de haberlos emprendido descubre la temeridad quasi de un Icaro de haber volado con las débiles alas de un ingenio de sol-

dado, adonde no sé si naufragará en las mismas aguas que trata por imperito, ó si saliendo de un piélago llegue al puerto de esa ilustrísima y excelentısima academia, donde un dia los ampare y los salve.

En el incluso memorial verá V. S. los principios de mi empeño, cuyo trabajo no exâgero ni sus dificultades, porque no serán creibles á menos de hacer la reflexìon ó practicar las pocas luces que nos han dexado nuestros antepasados de su marina, ignorándose el método, reglas y formalidades que observaban en el mando de las armadas y esquadras. Esta redencion que pretendo, con poner un fundamento ó trazar las lineas de que por jamas suceda tanto descuido, aunque sea crucificado de todas las críticas del mundo, no minorarán mientras viva el ferviente deseo de concluirlas y perfeccionarlas.

Ya veo que seré precisado á manifestarme prolixo y aun jactancioso en la relacion que hago á V. S. del contenido de mi obra. La mayor parte es hija legítima y produccion de mis reflexìones: á quien habrán parecido mal estas, con esta comparacion pretendo disculpar la pasion propia, y la real academia y V. S. le darán el lugar que meramente le pertenezca.

Toda la obra la he dedicado al rey nuestro señor, y los demas tomos á la reyna nuestra señora y príncipes de la casa real.

El primer tomo le intitulo: la *Teórica de la maniobra*; sobre cuyo tratado habiendo leido muchos libros extrangeros, hallo que muy poco se podia adelantar de lo que ha escrito el señor Bernoully en su tratado de la maniobra de los

navíos contra el caballero Renau sobre el movimiento de ellos; su abatimiento donde deriva; los efectos de la impulsion del viento sobre las velas consideradas como superficies; la situacion de estas debaxo diferentes ángulos; el mecanismo del timon y remos, y la direccion del navío, segun su figura, debaxo diferentes impulsiones: por cuya razon lo que he hecho es traducirlo del frances, añadiéndole (á fin de mejor comprehenderlo los oficiales que han estudiado en esta real academia de guardias-marinas) una idea de definiciones generales de las matemáticas, álgebra, estática, hidrostática y mecánica, un poco mas abundantes que las del señor Ozanam, sobre cuyas bases está formado el discurso. La definicion de las líneas curvas, explicando con un poco de mas claridad la línea curva, que él llama *curva de las velocidades*, con la formacion de las tres líneas de la primera potestad, que explican las secciones cónicas. Le he añadido las prácticas y tablas del abad Pitot, de la academia de ciencias, á fin de situar lo mas ventajosamente que se pueda la proa, velas y timon del navío, con una adicion de un discurso del señor Camus sobre el movimiento de los navíos, resaltos ó *resortes* del agua, y otras particularidades que no dañará el saberlas.

El segundo tomo es de la práctica de la maniobra. Este tratado que al principio me pareció el mas prontamente necesario á la marina, respecto de contener el modo de instruir á los oficiales nuevos, particularmente á los guardias-marinas, me cogió sin tener la suficiente luz para decidir la seguridad de su experiencia. El

excelentísimo Patiño quando se halló aquí de intendente general, sabiendo mi aplicacion, despues de haberme dado el libro del señor Bernoully para traducirlo, y yo no habia todavía resuelto mudarme el grado de teniente coronel en el de capitan de fragata, me envió los quatro primeros contramaestres de la armada, á fin que se escribiesen todas las maniobras que ellos practicaban, y que hallaban indispensables saberse. Todos hicieron á boca y por escrito las que sabian, y todos se diferenciaban tanto en su sucesivo modo de maniobrar, en las voces propias y en lo ordinario de su explicacion, que ni ellos mismos se comprehendian unos á otros. Por fin, despues de un trabajo de muchos meses, y habiéndose unido en casa del referido excelentísimo una noche, por poco delante de él (sobre la disputa de si se debia decir *capon* ó *capona*, que es un aparejo donde guarne el gancho llamado *gata*, que prende y engancha el arganeo del anda) andan á moquetes: por cuyo motivo enfadado el señor Patiño los despidió, conociendo que hombres sin letras son raros que escriben bien. Mortificado yo de haber hecho un alcoran, que tal era el enredo de sus capítulos, y trabajado en balde, me tomé el cargo á poco á poco de irlas formando, arreglando y sujetando á la consecutiva regla de su práctica, durando la formacion de este libro desde el año de 1724 hasta el de 1729, en cuyo tiempo habiéndome hecho S. M. (que Dios guarde) quando estuvo en esta real academia, capitan de navío, y yo dado al excelentísimo Patiño este libro en Sevilla, lo tomó gustoso, y

se quedó con él, sin que me valiesen ruegos ni instancias vivas para que me lo volviese. La idea fue conocida; pues logrando yo en este tiempo por algunos meses el estar quasi todas las noches á los reales pies de S. M. dibuxando en su misma real mesa, iba sepultando el crédito que podia darme el libro y todo lo que podia producirme algun honor; por cuyos motivos procuró por políticos pretextos enviarme á Indias, y á su vuelta á Oran; y no hubo cosa que no intentase para cogerme en alguna falta, á fin de aniquilar la generosa aficion que merecí á SS. MM.: notoria historia que modestamente he sufrido sin queja; pero no escondida á los que saben todos los pretextos de que se valió para abatirme, de los que Dios me libró con mi inocente conducta; pero á costa de haber perdido las esperanzas, y de haberse disipado la inmediacion tan prometida de su real boca y en su real séquito.

Este mismo tomo con mucha paciencia y desvelo he vuelto á copiar del original que quasi apenas le podia leer, aumentándolo de quantas particularidades se pueden desear sobre su materia. Trato de todas las maniobras principales que ponen en práctica los navíos en sus derrotas; los reparos de todas las desgracias y accidentes que suceden en las navegaciones y en las tempestades; todas quantas operaciones y movimientos son capaces de hacer los navíos: enseño toda la denominacion española de todos los cabos; el número de ellos que tienen palos, vergas y velas; el donde y como guarnen; como se lleva la órden de encapillarle la xarcia, y

aparejar completamente un navío, como se forman las cabrias para arbolarle los palos; el nombre y número de su motonería; la descripcion de los cabrestantes, bombas, anclas, lastre, artillería, timon, clavazon, pipería, con abundantes tablas para una infinidad de otras diferentes cosas; los elementos de la maniobra, y últimamente todas las maniobras combinadas y operaciones que hace un navío dado fondo, á la vela, en la navegacion, y para ir á dar fondo con malo y buen tiempo, y con los vientos á popa, á un largo y de bolina.

El tercer tomo es el capitan de navío instruido en las ciencias que debe saber. Este libro contiene lo mas selecto que se ha escrito, y yo he practicado y añadido para el pilotage; y como quien dice que sabe la navegacion quiere persuadir que no ignora las ciencias sobre que se funda, empiezo por mi aritmética especulativa y práctica, geometría especulativa y práctica, trigonometría plana y esférica aplicada á la navegacion: doy las noticias necesarias de la astronomía, la geografía, la hidrografía, la cosmografía, la óptica y algunas cronologías; y por fin la navegacion ó pilotage con las mas fáciles y propias reglas, con tablas y demas circunstancias que se practican en la derrota y direccion de un navío, y en ellas todas las experiencias y reflexîones que deben practicarse para dirigirlos. Luego le doy un plano general de ordenanzas para formar una completa marina (cuya copia secretamente he remitido al secretario de S. A. el serenísimo señor infante almirante general y del almirantazgo) y últimamente el

modo, en advertencias, del mando militar y gobierno político del comandante de un navío de guerra.

El quarto tomo son las evoluciones navales. Al principio empecé á traducir el P. Hoste; pero con la práctica habiendo llegado á fondearle mas y á leer algunos manuscritos de sus mismos nacionales, como asimismo considerando que él da la idea del movimiento en sus evoluciones, pero no las señales ni las reglas sucesivas y prácticas, ó el modo de practicarlas, siendo esta la mayor dificultad, particularmente habiendo mucho número de navíos, y siendo esta ciencia totalmente especulativa; resolví formar una nueva idea de mandar las armadas sin que costase tanta situacion diferente de banderas (llamadas de señales) que las mas no se ven ó por la poca luz del horizonte, ó por la distancia, y lo que he hecho es dividir en clases todos los movimientos que son capaces de hacer las armadas y esquadras dadas fondo, al ponerse á la vela, en la navegacion y en las órdenes de marcha, mudando el viento, navegando en columnas á popa, á un largo y de bolina, en virar de bordo, en ponerse en línea de combate con las amuras á estribor ó babor, en conservar esta línea mudando el viento, en el combate y sus disposiciones, en las retiradas, en mudar las retiradas en órden de marcha, el llamar á consejo, en las tempestades, y por fin en la órden de dar fondo. Argumentando contra las evoluciones de mudar las esquadras del P. Hoste, haciéndole ver que estas evoluciones de cambiar las esquadras son al presente lo mismo que el modo de formar

los esquadrones antiguos, cuyo uso al presente es inútil; siendo evidente que si la armada va á expedicion y tiene buen tiempo, lo aprovecha y no se pone en hacer evoluciones, y si lo tiene malo, harto hará en mantenerse con su armada ó esquadras de modo que las pueda conservar sin confundirlas y sin separarlas. Delante del enemigo es máxîma establecida el que por ningun motivo se deben hacer movimientos compuestos delante y á vista del enemigo; porque sea en el movimiento ó sea por escasear el viento, se puede este echar sobre la armada, y ponerla en confusion; pero que apenas se sepa ó se aviste la armada enemiga, formar la suya en órden de combate, y en esta línea saber conservar el barlovento, disputarlo y ganarlo; y por fin á vista de estas y otras razones he formado mi libro dando todas las definiciones de las voces de las evoluciones. Luego propongo varias reflexîones sobre varios movimientos; reparto la armada en esquadras, divisiones y número de navíos, y formo despues mi plano de señales para el dia y para la noche, dando á cada movimiento ú operacion de una misma especie una bandera principal que llamo *directora del movimiento*, que se coloca á lo mas alto del palo mayor. Esta todas las veces que se pone (advertida por cañonazos) siendo de una sola especie, no se mezcla con otro movimiento; por exemplo: si señala movimientos de marcha no se mezcla con la de combate, ni la de combate con la de dar fondo &c.; pero si afirma por el mismo exemplo de la órden de marcha que todos los movimientos que se mandaren, todos son

para las operaciones de marcha, para cuyo efecto pongo otra bandera debaxo, que nombro la *bandera del mando ó comando*; la qual por su color manifiesta en el plano qué movimiento debe hacer la armada ó esquadras, condenando los gallardetes por inútiles y la varia situacion de otras banderas en los demas palos de los navíos como infructuosas y tardas. Con este regular método en practicar quantos movimientos son capaces de hacer las armadas, explico con la misma señal el movimiento, teniendo la excelencia el plano de señales propuesto, que todas las campañas se puede mudar, mandando la bandera directora á gusto del que manda.

Paso á dar quantos preceptos y consejos he podido recoger en todos los libros de historias que he leido, particularmente de los que tratan de guerra, viages y combates de mar, para que sirvan de aviso á un general de mar, á reglar su conducta, su vigilancia y su antievidencia, sea al tiempo de entregarse de la armada, al ponerla en los referidos movimientos de marcha, guerra, tempestades, ó sea para valerse en los símiles que le pueden sobrevenir á evitar las desgracias que una numerosa armada, si no toma con cuidado sus precauciones, se puede atraer.

El quinto tomo trata de la construccion de los navíos, en cuyo contenido doy noticia de las maderas propias para la arquitectura naval, del constructor y sus ciencias; y sin ponerme á qual sea la mejor construccion ó mas apropiada á la figura de los navíos que hoy dia se construyen, porque seria entrar en un laberinto tan dificultoso como imposible, y que siempre será dimi-

nuto, y de la calidad de la triseccion del ángulo, que por geometría y por medio del simple círculo y línea no se puede demostrar. El navío es un cuerpo tan irregular que por jamas se le podrán quitar todos los defectos que produce su figura, porque si se logra enmendar uno, se le sobreviene otro, y en enmendando dos sale siempre otro tercero, que muchas veces es peor que los dos enmendados. Todo el primor consiste en estar en equilibrio sobre las aguas, y que tantos miembros tiene de un costado como de otro; pero su popa y proa son diferentes, y la arboladura toda desigual; por cuyas razones habiéndome hecho cargo de todos los defectos que se experimentan y resultan de algunas proporciones en su cuerpo, quando no se aproxîman á una cierta regularidad y correspondiente proporcion al todo, pongo la proposicion de que dadas las dimensiones que se hallan buenas, y de las que resultan las mejores propiedades en un navío propuesto; esto es, dada la eslora ó longitud; sus lineamientos ó declivios de popa y proa; la manga ó mayor ancho; la quadra de proa ó mayor ancho de ella; la quadra de popa ó mayor anchura de ella; la altura ó puntales de los entrepuentes; el yugo ó ancho de la popa y las distancias ó chazas de las portas, delinear el prototipo debaxo de los tres planes ichnográfico, escenográfico y ortográfico con todas sus quadernas intermedias proporcionales. Hago ver la relacion de un navío de sesenta cañones qué número de clavos, pernos, herrages, argollas y demas cosas entran; y en ciento doce láminas de á folio real demuestro quanto entra en la

construccion de los navíos desde el corte de madera en los bosques hasta su entera formacion. Todas las piezas de construccion dibuxadas por partes separadas y unidas, las formas de los picaderos y astilleros, todos los instrumentos de los que trabajan en un arsenal completo de marina; lo que contiene un arsenal, la fábrica de cables, anclas, clavazon, pernería, herrages; la arboladura, la motonería; el parque de artillería con la artillería y sus utensilios; el equipage y guarnicion de los timones, cabrestantes, de una falúa, lancha y bote; almacenes de tablazon, y los que se hacen solamente de una cubierta llamados *tinglados*, donde en ellos se construyen los botes; la fábrica de lonas y corte de velas; donde y como se hacen las boyas, los remos: demuestro al natural todas las gazas, aparejos, estrelleras, nudos, botones, abadernaduras, vueltas, balsos, eslingas, bozas &c.; como se hacen las cabrias para arbolar navíos; como se preparan y ponen á dar de quilla, á dar pendores; y luego entro en todos los utensilios de bodega, enfermería, capilla, calafates, cocinas, herrages de cámaras alta y baxa, santa Bárbara, y por fin no dexo cosa alguna que no haya dibuxado, y sobre todo cada cosa entera en entero, y cada parte de por sí con su justa y verdadera denominacion, como hoy dia se llaman. Trabajo que es menester verlo para hacer concepto de él, y lo juzgo único en la Europa: con la vanidad de que si el marques de Antin, hoy dia vicealmirallo en Francia, por haber visto parte de mi obra hace otra para imitarla, me lisonjeo que con dificultad podrá

lograrlo; y que tenga tanta exâcta prolixidad que la constancia de veinte años pueda demostrar todo lo que hago ver, pues dibuxo cosa por cosa á todo el órden y regla como se le ponen al navío los palos, masteleros y vergas, y como se le encapilla la xarcia sucesivamente hasta las bolas de las grimpolas. Obra prolixa, penosa, de mucha inteligencia, y tan útil á todo individuo de marina, que no solo puede servir de instruccion á los ministros, pero á todo oficial y hasta los mismos contramaestres.

En los últimos tomos pondré el diccionario universal de marina, que como esta es un dilatado conjunto de todas las ciencias especulativas y prácticas, de todas las artes mecánicas que entran á formar el cuerpo del navío. En la precision de haberlas practicado, visto y dibuxado con los tratados de los antecedentes referidos tomos, con lo que he adquirido con muchas traducciones de libros antiguos y modernos, y con la traduccion que estoy haciendo al presente del diccionario ingles, que trata de las ciencias, del señor Herison, habiendo llegado á la letra M, espero en Dios, si me concede vida, formar un diccionario el mas completo y mas universal que me será posible. Tiempo, manos y gusto me faltan, y no se extrañe me explique así, porque el trabajo es conocido de pocos, aunque mas marítimos que yo. El abandono es conocidamente tibio en el fomento de la marina, que tanto le importa á estos reynos; y estas dos consideraciones no borran mi constancia, pero no dexan sazonar el fervor de acabar el todo en breve y con mas ardor.

Vea V. S. en sucinto la idea de mis estudios y mi empeño, y el punto donde hasta ahora he llegado á perfeccionarlo. Si logro su conclusion queda satisfecho mi trabajo con la gloria de haber sido el único que lo ha intentado en nuestra nacion. Y si Dios por su alta bondad da su bendicion á mi anhelo, este mayor agradecimiento tendré, y esta mayor gracia deberé á su omnipotente providencia; y quando no, mi intencion es dexar á esa Real Academia mis obras, con el fin que algun dia puedan ser útiles, y servir de idea para formar sobre mis principios otras mas perfectas.

Espero que V. S. disculpará todas las faltas, y el estilo, la prolixidad y la jactancia, y solo me concederá la ocasion y gracia de tener motivos de servir á V. S. y á todos los individuos que componen esa real academia, á cuya obediencia repito mi inalterable obsequio. = Dios guarde á V. S. muchos años como deseo. Cádiz 10 de noviembre de 1739. = B. L. M. de V. S. su mas afecto y seguro servidor. = Don Juan Josef Navarro. = Señor don Lope Hurtado de Mendoza.

APENDICE NUMERO 9 DE LA PAGINA 123.

Carta al secretario de la academia, remitiéndole la crítica de la Margarita preciosa.

Muy señor mio y amigo. Quanta razon tendria V. S. en tacharme de omiso, y mucho mas quando reparando al motivo descubra el objeto de mi ocupacion. Si no diera en tan buenas ma-

nos como las de V. S. desde luego me prometia un desprecio universal; pero fiado que un mero zelo de la nacion y un poco de sentimiento en ver despreciada la arte de navegacion, en cuya ciencia hay capacísimos oficiales en nuestra marina, me hizo tomar la pluma á su defensa, y hacer ver al público los errores clásicos del reverendísimo padre fray Josef Arias de Miravete en un librito que ha escrito, y en el que pretende haber hallado la longitud en la mar, y otros inventos ó reformaciones que pretende en su discurso sin método renovar. En esa real academia bien verán el rigor con que le trato; pero como ignoran el motivo que procede del desprecio ardiente con que trató en diferentes juntas á los maestros de esta real academia de guardias-marinas, no queriendo escuchar dificultades que le proponian (aunque yo no me hallé presente) supe sus inútiles respuestas; tuvieron órden estos de S. A. el señor infante don Felipe para responder á su libro, que remito á V. S., y se sabe que no ha hecho aprecio alguno de sus reparos. De otros diferentes papeles ha hecho lo mismo, por cuya razon me he tomado la digresion (debaxo un nombre supuesto) de hacerle palpar sus errores, sujetándome á que todos pudiesen entenderme, y tomando un medio, que sin amplificarme en la doctrina de la náutica, viesen visiblemente los desatinos de su pretendido hallazgo. Remito á V. S. con esta ocasion los tres inclusos libros, que si acaso fuesen del agrado de nuestros ilustres académicos remitiré en mayor número.

Pretendo que V. S. lo disculpe, y que la

real academia haga lo mismo. Un ofendido raras veces sabe reprimir el livor; y así la lengua bate donde el diente duele. Soy enharinado en estas ciencias, que son de mi oficio; me ofenden los desatinos contra ellas, y así pido juntamente la disculpa, y de V. S. muchas órdenes, donde le manifieste la perfecta voluntad que le profeso. Nuestro Señor guarde á V. S. muchos años como deseo. Cádiz 3 de mayo de 1740.= B. L. M. de V. S. su mas afecto servidor y seguro amigo.=Don Juan Josef Navarro.=Señor don Lope Hurtado de Mendoza y Figueroa.

APENDICE NUMERO 10 DE LA PAGINA 169.

Oficio del marques de Torreblanca al ministro Campillo, abonando la conducta de don Juan Josef Navarro, y desmintiendo una calumnia.

Excelentísimo señor, muy señor mio. En carta de 5 del corriente me dice V. E. que el rey tiene especie de que hallándome mandando los galeones que llevé ultimamente, di cuenta de que don Juan Josef Navarro en sus conversaciones no trataba la persona sagrada de S. M. con el respeto debido. Pero como es tan delicada su real conciencia, duda si sea fundada esta noticia; y que para evacuar sus escrúpulos se manda á V. E. de que en el supuesto de que se me guardará el mas religioso secreto, diga yo si oí ó entendí que este oficial tuviese en su viage discursos no debidos, y si de ello di cuenta por mano de don Josef Patiño. Y habiéndome

enterado en todo quanto comprehende la citada carta de V. E., paso á manifestar que en el discurso del viage que hizo de mi subalterno don Juan Josef Navarro en los galeones que comandé desde que salí de España, estada en Cartagena, Puertobelo y Havana no comprehendí ni llegó á mi noticia que este oficial hubiese faltado á tratar la real persona de S. M. con aquel respeto y veneracion que corresponde á un fiel vasallo, y antes sí todas las conversaciones de don Juan Navarro eran manifestar á todos las honras y favores que habia recibido de SS. MM. en el tiempo que se hallaban en esta ciudad, y que por ellas habia merecido el grado de capitan de navío, é ido de segundo cabo de los galeones, cuyo hecho lo podrán referir los que hubiesen quedado de aquel tiempo. Por lo qual no hubo motivo en mí para dar cuenta de lo que no comprehendí. Pues es creible que si don Juan Navarro hubiera dado el motivo que se supone, no pudiera yo haberlo disimulado; y antes sí le hubiera fulminado autos, arrestándole y dado cuenta con testimonio de ellos: porque de otra forma no pudiera quedar corregida semejante osadía. Por lo que no encuentro en todos los papeles de aquel tiempo que yo en semejante asunto haya escrito una palabra: lo que aseguro con la realidad y verdad que acostumbro; y si otra cosa supiera en el particular, francamente lo expusiera á V. E. debaxo de la misma confianza que me ofrece ó sin ella. Que es quanto puedo y debo asegurar á V. E. en satisfaccion al real mandato.

Dios &c. Sevilla y enero 8 de 1743. = El

marques de Torreblanca. = Excelentísimo señor don Josef del Campillo.

APENDICE NUMERO II DE LA PAGINA 169.

Carta de Navarro á Mr. Court y su contestacion.

Muy señor mio. Ayer tuve una carta del señor marques de la Ensenada, con fecha de 17 del corriente, en cuyo contenido me dice que respecto de haberme prevenido el príncipe de Campo Florido que yo saliese con la esquadra mandada por V. E. á atacar la inglesa de la mejor forma posible, á mayor abundancia se me manda prevenir de parte del rey mi amo, que siendo importante á su real servicio que yo saliese con todos ó los mas navíos que he podido aprontar, salga á obedecer las órdenes de V. E.

V. E. no ignora que ha dias he avisado á V. E. como tenia pronta de un todo la esquadra de mi cargo, menos la gente que esperaba de España, la qual parece que por los malos tiempos no ha podido llegar hasta la hora presente. Y como este retardo, ó el que puede haber mas, puede ser quizás motivo de impedir ó desvanecer el ir á atacar los enemigos antes que se refuercen, si V. E. halla por conveniente el que yo desarme las quatro fragatas y un navío, con sus tripulaciones en breves horas compondré las de los demas, y se podrá desde luego salir á atacar los ingleses.

Por tanto V. E. se ha de servir determinar si esta resolucion la halla necesaria é indispen-

sable y conveniente, ó si se puede ó debe aguardar la gente de refuerzo (aunque ignoro el dia que puede llegar) para obedecer las órdenes de ambas cortes. Queda á las órdenes de V. E. con el mas seguro y respetuoso obsequio rogando á Dios guarde á V. E. muchos años. B. L. M. de V. E. su mayor servidor = Juan Josef Navarro. = Excelentísimo señor Mr. de Court. A bordo del Real en la rada de Tolon 29 de enero de 1744.

La respuesta que me traxo don Ignacio San Justo, mayor de la esquadra, á boca, y que me pasó por escrito, es la siguiente: = Muy señor mio y mi dueño. Habiendo entregado á Mr. de Court la carta que V. S. me dió esta mañana, no me dió respuesta por escrito: solo me respondió á boca de la manera siguiente:

Dirá vm. á Mr. Navarro que puede escribir al excelentísimo señor marques de la Ensenada de que no hallo por conveniente de que desarmen las quatro fragatas y un navío por motivo que no estamos á tiempo de minorar las fuerzas, habiéndole llegado dias pasados refuerzos al enemigo, y mas teniendo S. E. noticia del intendente de Languedoc, en que dice que no obstante de haberse detenido la tropa que viene de España en el Rosellon, por motivo de no poderse pasar los Pirineos con la mucha nieve que habia caido, debia dicha tropa hallarse el 25 del corriente en Montpeller; y siendo natural su llegada dentro de pocos dias á este puerto, se hará S. E. inmediatamente que llegue á la vela, si el tiempo no se lo embaraza, pues ahora, aun quando se hallase en estado de poder mi-

norar las fuerzas, no podrá hacerse á la vela, porque el viento E., que está ventando, no se lo permite, con lo que no pierde tiempo en aguardar que llegue el refuerzo de la tropa. Esta es la respuesta que me ha dado, la que participo á V. S., y me reitero á la disposicion de V. S. con todo rendimiento, rogando á Dios guarde á V. S. muchos años como debo.=Toulon 29 de enero de 1744.=B. L. M. de V. S. su mayor y mas apasionado servidor.=Don Ignacio S. Justo.=Señor don Juan Josef Navarro.

APENDICE NUMERO 12 DE LA PAGINA 177.

Líneas de combate en la funcion de cabo Sície, y varias relaciones de esta batalla.

Línea de combate de la armada combinada.

Divisiones.	Navíos.	Caño-nes.	Tripula-ciones.	Comandantes.
Vanguardia con divisa aznl al mando del gefe de esquadra Mr. de Gavaret.	Boree	64	650	Mr. de Marquen.
	Tolosa	60	600	Mr. d'Arton.
	Tigre	50	500	Mr. Saurin.
	Eolo	64	650	Mr. d'Alver.
	Alcion	56	500	Mr. Lancel.
	Duque-Orleans	68	800	Mr. Dornes.
	Esperanza, Com.te	74	800	D'Hericourt.
Cuerpo de batalla con divisa blanca al mando del teniente general Mr. de Court.	Tridente	64	650	Mr. de Caylus.
	Dichoso	60	600	Mr. de Gramier.
	Aquilon	44	500	Mr. de Vaudrevil.
	Sólido	64	650	Mr. de Chatoneuf.
	Diamante	50	650	Mr. de Manak.
	Firme	70	800	Mr. de Gorgue.
	Terrible, Comand.te	74	850	Mr. de La-Jonquiere.
	Santiespiritus	68	850	Mr. de Poisin.
	Serio	64	600	Mr. Chaylus.
Retaguardia con divisa azul y blanca al mando del gefe de esquadra don Juan Josef Navarro.	Oriente	60	600	D. Joaquin Villena.
	América	60	600	D. Aníbal Petrucci.
	Neptuno	60	600	D. Henrique Olivares.
	Poder	60	650	D. Rodrigo Urrutia.
	Constante	70	750	D. Agustin Iturriaga.
	Real Felipe, Com.te	114	1250	D. Nicolas Geraldino.
	Hércules	64	650	D. Cosme Alvarez.
	Brillante	60	600	D. Blas de la Barreda.
	Alcon	60	600	D. Josef Rentería.
	S. Fernando	64	650	Conde de Vegaflorida.
	Soberbio	60	600	D. Juan Valdes.
	Santa Isabel	80	900	D. Ignacio Dantevil.
		1806	19100	

Línea de combate de la armada británica.

Divisiones.	Navíos.	Caño-nes.	Tripula-ciones.	Comandantes.
Vanguardia de la bandera roxa al mando del contra-almirante Rowley.	Chatam	50	280	Eward Strange.
	Nassau	70	480	James Lloyd 1.
	Chichester	80	600	William Dilke 2.
	Boyne	80	600	Frogmore 3.
	Barfleur, C. A.	90	765	De l'Angle.
	Princesa Carolina	80	600	Henry Osborne 4.
	Berwick	70	480	Lord Hawke 5.
	Stérling Castle	70	480	Thomas Cooper 6.
	Beedford	70	480	Townshend 7.
Cuerpo de batalla de la bandera azul al mando del almirante Mathews.	Dragon	60	400	Charles Watson.
	Royal Oak	70	480	Edmund Williams 8.
	Princesa	70	480	Pett.
	Somerset	80	600	Slaugter 9.
	Nofolk	80	600	John Torbes 10.
	Malboroug	90	750	Jayme Cornwal 11.
	Dorsetshire	80	600	Burrish 12.
	Essex	70	480	Ricardo Norris 13.
	Rupert	60	600	Ambrose 14.
	Namur, Almirante.	90	800	Russel 15.
Retaguardia de la bandera de S. Jorge al mando del vice-almirante Lestok.	Salisbourg	50	280	Petter Osborne.
	Rumney	50	280	Godsalve.
	Dumkirk	60	400	Purvis 16.
	Revenge	70	480	Berkeley.
	Cambridge	80	600	Drummond.
	Neptune, V. A.	90	750	Stepney.
	Torvay	80	600	Gascoigne.
	Russell	80	600	Long 17.
	Buckingham	70	480	Towry.
	Elizabet	70	480	Lingen 18.
	Kinston	60	400	Lovet.
	Oxford	50	280	Pawlet Lord 19.
	Varwick	60	400	West Temple 20.
		2280	16585	

Baxeles fuera de línea.

Tres fragatas, dos brulotes y un buque hospital.

Baxeles fuera de línea.

Tres fragatas, tres brulotes y tres bergantines.

NOTA.

Estas líneas de batalla, en que se dió la accion, son de órden inverso, por haber resultado así de una virada á un tiempo, que se hizo antes de empezarse el combate para cambiar los cuerpos de la esquadra combinada, dexando á la española á retaguardia.

Notas del estado anterior sacadas de la biografía naval en los artículos de sus respectivos comandantes.

1. James Lloyd: aunque sostuvo á los capitanes West y Cooper para impedir que al fin del combate no doblasen los franceses la division de Rowley; con todo, puesto en consejo de guerra dos años despues para ventilar su conducta en este dia, el 13 de noviembre de 1746 se le dió su dimision del servicio. El 4 de noviembre de 1747 se le volvió su empleo (tomo 4, página 28.)

2. William Dilke: aunque Mathews, muerto su capitan Russel, le nombró despues de la funcion comandante del Namur, su conducta se juzgó en Londres tan reprehensible que fue uno de los señalados en la casa de los comunes para ser citados á juicio. En el que se pronunció el 5 de diciembre de 1745 se le despidió declarándole incapaz de ser empleado. En lo sucesivo obtuvo media paga (tomo 5, página 88.)

3. Rowland Frogmore, otro de los que se juzgaron mas culpables por los comunes, y cuyo juicio se pidió al rey; pero murió en 8 de noviembre de 1744 en su navío antes de hacérsele su causa (tomo 5, página 21.)

4. Henry Osborne: su valor en este dia y acciones sucesivas le valieron en 4 de enero de 1463 ser senalado por muerte de Anson sucesor suyo de vice-almirante de Inglaterra y almirante de la esquadra blanca. Véase su vida (tomo 4 desde página 197 á 203.)

5. Lord Edward Hawke. En el combate de Navarro, dice Chernok, tuvo la primera oportunidad de distinguirse, siendo uno de los pocos navíos que brillaran en este desdichado encuentro. Con todo, aun siendo el apresador del Poder, se dixo que el consejo de guerra lo depuso por haber abandonàdo su puesto y batídose sin órden; si bien Jorge II le volvió luego á su servicio. Providencia que dió á la Inglaterra tantos triunfos como se leen en la vida de este héroe marino, á cuyas órdenes se formaron los que en nuestros dias han esclarecido tanto el valor naval de los ingleses (tomo 4, página 262 á 293.)

6. Cooper: fue depuesto por el consejo de guerra, que se tuvo en Mahon el 12 de mayo de 1744, aunque se batió y maniobró para que Mr. Gabaret al fin del combate no consiguiese doblar la esquadra inglesa. Pero volvió al servicio conociendo que la sentencia, aunque justa por las leyes militares, no debia perjudicar á su conducta y valor (tomo 4, página 375.

7. Jorge Townshend fue el primogénito de Cárlos, Lord de esta apelacion, y de Dorotea, hija del famoso ministro Roberto Walpol, despues Conde de Oxford; de los contados capitanes que recomendó Mathews, murió de almirante de la esquadra blanca (tomo 4, página 434.)

8. Edumund Willians: á los quarenta y cinco años de buenos servicios fue puesto en consejo de guerra en Octubre de 45 por su conducta en el combate del año anterio r; y aunque se defendió con razones muy válidas, y mostró

quanta parte tuvo aquel dia, con todo fue condenado á no tener otro mando; y atendida su edad y porte anterior á solo ser ocupado en destinos de tierra (tomo 4, página 294.)

9. Slaughter: con su navío Somersset de ochenta fue el que al dia siguiente del combate empezó uno particular con el Hércules, que aunque tan maltratado se defendió con tal gallardía, que dió lugar á que llegase la esquadra francesa á su socorro (tomo 4, página 291.)

10. Thn Forbes, hijo segundo del Conde Granard, almirante de nombre, uno de los masalotes de Mathews, y el que mas empeñó su accion contra el Constante, donde murió Iturriaga (tomo 4, página 338.)

11. Jayme Cornwall, comandante del Malborough, que murió en el combate, y su primer teniente Federico Cornwall, y el master y el capitan de la tropa, y cincuenta hombres y quarenta heridos. Al comandante se erigió en Westminster de órden del parlamento un sepulcro, cuya inscripcion y otras circunstancias de la batalla se leen en su artículo (tomo 4, pag. 130.)

12. Jorge Burrish: puesto en consejo de guerra de veinte y quatro miembros, no satisfaciendo á los cinco cargos que le hicieron, fue despedido y declarado incapaz de servir al rey (tomo 4, pag 236.)

13. Juan Norris, hijo del famoso general, y el que quemó nuestras galeras en San Tropé y el navío Poder despues del combate, y tomó parte de un considerable convoy de tartanas que conducian pertrechos de guerra á Italia. Pero acusado en Inglaterra por su mala conducta en

cabo Sicie, y mas acusado por su propia conciencia, se ocultó en Mahon, algunos dicen en Londres, y así acabó sus dias (tomo 4, página 299.)

14. Ambrose: fue el comandante ingles que mas presas hizo durante esta guerra, y por cuyos servicios los comerciantes de Londres le presentaron una magnífica copa de plata, y el pueblo de Bristol otra alhaja del valor de cien guineas, y el rey de Cerdeña otros regalos y muy fuerte recomendacion. A pesar de todo y de veinte y dos mandos muy bien desempeñados, el consejo de guerra, que juzgó su conducta en el combate de Mathews, pronunció el 7 de noviembre de 1745 que se debia suspenderle del empleo por el tiempo de la voluntad del rey, y multarlo en un año de paga como capitan del Rupert. En efecto, hasta 1748 no se le devolvió al servicio. En su defensa, entre otras cosas memorables, dixo: „Quando yo me dirigí á los cinco navíos enemigos, el Real estaba tan desmantelado que era opinion de todos mis oficiales y mia, que tan seguro como es que Dios está en el cielo, el Real debia rendirse antes de media hora; y juzgo que no pude hacer servicio mas recomendable al rey y á la patria que empeñarme con estos cinco buques. Si yo hubiera sido bien segundado por la retaguardia era de absoluta necesidad que ellos cayesen en nuestras manos." * (tomo 4, página 252.)

15. Juan Russel murió en Mahon á pocos

* When I bore away for five ships of the enemy, the Real was so disable, that it was the opinion of all mi officers, as well as myself, that, as sure, as there was a God

dias del combate, en que perdió un brazo y recibió otras mortales heridas. Era el capitan de bandera del navío Almirante (tomo 4, página 309.)

16. Purbis fue tambien de los sindicados por su general, pero no llegó á formársele proceso (tomo 5, página 60.)

17. Long: á su navío el Russel trasbordó Mathews, por lo desmantelado que quedó el de su insignia (tomo 4, página 192.)

18. Lingen: aunque siendo el penúltimo de la division de Lestok no entró en funcion, con todo padeció la censura del público, no obtuvo mas mando, y en 1745 se retiró del servicio (tomo 4, página 196.)

19. Henrique Powlet, duque de Bolton, y despues general con varia fortuna, fue el que convoyó á Mahon el Malborough (tomo 5, página 5.)

20. West Temple: fue uno de los tres capitanes ingleses que maniobraron para que Mr. Gabaret no doblase la vanguardia. Mas como tan buena maniobra fuese executada sin órden de superior alguno, tambien fue depuesto de su empleo; restablecido en lo sucesivo como general se halló en la desgracia de Buig, aunque tambien allí se comportó con el mismo acierto y honor (su vida tomo 4, página 419 á 424.)

En las vidas de los almirantes Mathews,

in heaven, the would fall in half an hour; and I thought I could not do a more commendable service to my king and country, than by the engaging those five ships. If I had been well seconded by the rear division, they must inevitably have fallen into our hands (página 258.)

Lestok y Rowley recoge Chernok quanto ha podido juntar su exquisita diligencia de documentos franceses é ingleses acerca de esta memorable accion. No es dable insertarlos aquí por su crecido numero, y sí de desear que obra de tanta instruccion para nuestros marinos corra y que quanto antes en su idioma patrio. Basta lo apuntado en las antecedentes notas, que manifiestan que de treinta y dos comandantes fueron citados á juicio doce, y mas ó ménos castigados. El general en gefe fue depuesto, y el segundo, que estuvo suspendido, no pudo jamas ganar la opinion pública. Con tales antecedentes intentar ahora en las cartas últimamente publicadas poner los ingleses el signo de victoria suya á esta accion ¿no es una notoria mala fe? una demencia del orgullo? Pasemos á exhibir las relaciones españolas de que no hacen mencion los libros extrangeros y que corrieron entonces.

Diario de navegacion de la esquadra de S. M. de mi mando, que unida á la del rey cristianísimo del cargo de Mr. de Court, sale del Puerto de Tolon á operaciones del real servicio.

El dia 19 de febrero del corriente año á las doce se hizo señal de quedar á pique de un ancla, y á las dos de la tarde de ponerse á la vela, lo que fue executado de las tres en adelante, quedándolo al ponerse el sol toda mi esquadra y la mayor parte de la de Francia, habiendo acaecido abordarse el navío al Leopardo, y fragata la Volage de la referida esquadra francesa,

causándose sin duda grave daño, pues les precisó dar fondo, y al navío hacer señal de incomodidad, lo que entendido por Mr. de Court dispuso diesen fondo todas las esquadras, como con efecto lo hicieron, á excepcion de este navío el Real que se mantuvo á la vela, sin que pudiese virar para tierra hasta las quatro de la mañana del siguiente dia, y despues se reconoció estar fondeados todos los baxeles en la ensenada de Santa Margarita, y los de los Ingleses en las islas de Hieres.

La misma mañana del dia 20, siguiendo la derrota á dar fondo donde los demas navíos, hizo señal de ponerse á la vela Mr. de la Court, por cuya razon quedó este navío bordeando; y habiendo con efecto levádose los de las esquadras, se reconoció quedar sin seguir viage el citado navío el Leopardo, á causa de haber sido considerable el daño que recibió en el abordage, y durante el dia con poco viento que hacia estuvimos bordeando próxîmos á las islas de Hieres, en las quales permanecieron sin salir los ingleses, y solo dos á la vela algo distantes observaban los movimientos de las esquadras.

El dia 21 amanecimos sobre las expresadas islas de Hieres, y á las nueve del dia empezáron á salir los Ingleses, quedando todos fuera á las doce; y habiendo hecho Mr. de Court señal de marchar en línea á ellos, se puso en execucion, teniendo por entonces el barlovento, segun el poco viento oeste que hacia, lo qual motivó no pudiésemos acercarnos bastantemente á las mayores diligencias; pero á las quatro de la tarde, cambiándose el viento al Leste se apro-

xîmaron los ingleses teniendo el barlovento, y al anochecer quedaron las dos armadas frente á frente á distancia de dos leguas.

El dia 22, habiendo la noche antes mantenídose una y otra armada sobre los bordos, siempre con el mismo viento leste, permanecieron los ingleses con el barlovento, y en número de mas de quarenta velas, las treinta de crecido porte; y habiéndose hecho la señal de prepararse al combate y ponerse en línea, executaron lo mismo los ingleses, y quedaron formadas las dos armadas en batalla á las once del dia, y la de mi mando, segun la disposicion de Mr. de Court, toda unida á la retaguardia. A las doce y media todo el cuerpo de batalla y retaguardia de los enemigos en número como de veinte y quatro navíos, arribaron sobre mi esquadra, cortando desde el último navío de ella sin hacer por las esquadras francesas, ni estas por ellos, pues siempre prosiguieron su marcha. A este navío atacaron tres de tres puentes, incluso en ellos el del almirante Mathews, y dos de sesenta á setenta cañones, haciendo el mas intrépido contínuo fuego decible, estando á tiro corto de fusil; pero correspondiendo este navío con la mayor constancia, lo resistió todo, echando uno á pique, desarbolando otro de tres puentes del palo mayor y de mesana, y maltratándolo en todo; de suerte que arriada la bandera y ya sin hacer fuego, procuró retirarse, y lo mismo practicó el almirante Mathews y los demas, siendo ya las quatro y media. Media hora despues volvió el citado almirante lo mejor reparado que pudo del daño que recibió en su maniobra con

otros dos navíos como de setenta cañones, abrigando un brulote de crecido porte, intentando quemar este navío que ya se hallaba sin vela alguna, ni vergas mayores y enteramente desmantelado; pero fue Dios servido que habiéndose dado la providencia de destacar la falúa con oficiales y gente de valor ansiosa de conseguir gloria, echándose quasi á nado á ella, salieron á impedir el que nos abordase, habiendo al mismo tiempo con los cañones próxîmos á popa echádolo á pique al último cañonazo que quedaba que poder disparar, y estando ya á medio tiro de pistola, sucediendo reventar el mismo cañon por la gran carga que se le puso, y tambien el brulote, alcanzando algunos artificios de fuego á entrar en el navío, y que se tuvo la fortuna de apagar; pero los oficiales del brulote y otros, que destacó Mathews de su navío y toda la demas gente perecieron, á excepcion de cinco marineros que huyeron en la lancha, debiéndose este dichoso tiro al valor y vigilancia del ministro don Cárlos de Retamosa, que con grande desahogo en todo se hallaba, y en todo se distinguia su zelo desde el principio hasta el fin del combate. Y viendo frustrado el almirante su deseo se aproxîmó con los dos expresados baxeles del convoy del citado brulote, aunque sin atreverse á poner el costado enteramente; mas haciendo un fuego vivo, y con el mismo valor que antes y aun mas, se les maltrató ayudados ya del navío el Brillante, San Fernando y la Santa Isabel, aunque estaban algo distantes los dos últimos, por lo que se retiraron los enemigos otra vez del combate, ha-

ciendo señal á toda su armada de apartarse á las seis y media de la noche, quedando el campo por nuestro, así porque veian lo imposible de conseguir ventajas, como porque ya para entonces venian del bordo para ellos los navíos franceses, que si hubieran llegado á tiempo oportuno, y como creíamos, no habria quedado alguno que se librase, quando como se puede decir este navío solo y el Hércules se batieron, y maltrataron nueve y un brulote como va expresado. En las funciones mataron en este navío al capitan de granaderos del regimienio de Zamora don Francisco de Morales, que estaba en el castillo de proa entre otros oficiales; en el alcázar mi ayudante de órdenes don Alvaro Padilla; herido de muerte el capitan de navío don Nicolas de Geraldin; á mí primeramente en la pierna derecha, y permaneciendo no obstante esto en el alcázar, dos horas despues lo fuí en la garganta, despues de lo qual me retiré. Fueron heridos tambien levemente los tenientes de navío don Pedro Saenz y Sagardía, don Pedro de Goicohea, el alférez de fragata don Josef Cifuentes, y los guardias-marinas don Fernando Roco y don Juan Espadero; y de la guarnicion y tripulacion del navío murieron quarenta y cinco individuos; setenta y nueve estan en peligro, habiéndoseles cortado piernas y brazos, y teniendo graves heridas, y hubo hasta ciento y cincuenta y quatro de menos peligro. Se distinguieron en las funciones separado de haber cumplido todos los oficiales y guardias-marinas con el mas honrado procedimiento, el teniente de navío don Pedro Saenz y Sagardía, el alférez

de navío don Pedro Arrigoni, el guardia-marina don Juan Gayoso, el segundo condestable Juan Bautista Noguera, y hasta diez y seis soldados y marineros en el heroyco hecho de echarse quasi á nado para tomar la falúa, é ir á apartar el brulote, sin reparar en el continuo fuego que se les hacia de él, y tres navíos que le escoltaban; el mayor de la esquadra don Ignacio San Justo, don Cárlos Casamara, el citado don Pedro Sagardía, el teniente de granaderos del regimiento de Sevilla don Antonio Zaleta, y los guardias-marinas don Fernando Roco, don Mateo Calafat y don Juan Espadero sobre el alcázar, donde de todos los destinados no quedaron otros vivos; sobre el castillo de proa el capitan de navío don Gil Fernando de Lage, y don Antonio Pindissichi, capitan de bombarda. En la toldilla al hasta de bandera, y con la infantería el teniente de ella don Gerónimo Cabeza, el alférez de fragata don Agustin Gil Delgado, el guardia-marina don Manuel Tobías, y el aventurero don Francisco Xavier Samaniego. En las baterías, que fueron bolcanes, con singular particularidad el teniente de navío don Blas Moreno, y tambien con mucha distincion don Juan Terriente, don Pedro de Goicochea, don Cristóbal de Loyde y don Nicolas de Arrambide, tenientes de navío: los de fragata don Nicolas de Azas y don Domingo Tomati. Los alféreces don Pantaleon Carpi, don Josef Cifuentes, don Diego Urbina y don Juan Ponce; todos los restantes guardias-marinas, y el aventurero don Diego García; el sargento de marina Cristóbal del Castillo, el condestable Pedro Vicente Ruiz;

los pilotos de altura don Pedro Bernal y don Diego Oliva, y los de costa Juan Bautista Cabaleri y Josef Bonet.

El siguiente dia 23 amanecimos algo distantes de la esquadra francesa, y la mia no obstante que se quedaron á la capa á causa de habernos sotaventado, no teniendo vela alguna, ni podido ponerla. Los ingleses tambien los reconocimos á una vista á barlovento, y que el navío Hércules, que quedó algo maltratado del glorioso combate del dia antecedente, estaba inmediato á los ingleses, y se batía contra uno de tres puentes por espacio de una hora de esta mañana, como que Mr. de Court hizo señal de caza, y velegearon todos los navíos á favorecerle, con lo qual, y la considerable defensa que hizo, se retiró el ingles; y prosiguiendo los franceses en seguir los ingleses, se reunieron estos como para venir á batalla. Visto lo qual por Mr. de Court, despues de haber estado puesto en línea esperando algun tiempo, arribó á un largo sobre nosotros, siendo ya las tres de la tarde, así para favorecernos, escarmentado sin duda del suceso antecedente, y para tener mayor refuerzo, como por reconocer intentaban los ingleses avanzarse para nosotros por la vanguardia, y estar este navío remolcándolo el Santa Isabel; pero entrando la noche no tuvo efecto la accion, y á las ocho de ella estábamos unidos con mucha proxîmidad todos los navíos franceses y españoles, y vinieron á este distintos oficiales de unos y otros, por los que se tuvo la noticia que el navío el Poder desarboló enteramente, y quasi yéndose á pique se rindió á los

ingleses, y le pusieron un oficial, sobrino del almirante Bernon, y hasta veinte soldados y marineros; que se llevaron prisioneros al comandante de dicho navío don Rodrigo de Urrutia, el teniente de fragata don Diego Manso, los alféreces de idem don Francisco Xavier de Quincoces, y don Eliot Gil, dos oficiales de tropa de tierra, capellan, escribano y quatro guardias-marinas, y entre oficiales de mar, soldados y marineros hasta en número de quarenta; que el expresado navío lo represaron los franceses, tomaron el oficial y los demas ingleses, el segundo capitan don Bernardo del Campillo, otros oficiales y demas gente que quedó de su dotacion; y que viendo incapaz de poder seguir viage alguno el expresado baxel, procuraron ponerle fuego, que no tuvo efecto, y disponiendo poner el citado resto de equipage en mis navíos. Tambien me participaron murió en el combate glorioso que tuvo entre dos fuegos de seis navíos el brigadier de guardias-marinas don Esteban Puelles, heridos levemente el expresado comandante don Rodrigo de Urrutia, el segundo don Bernardo del Campillo; el teniente de fragata don Antonio de Llano perdido el brazo derecho; otro don Francisco Valdés fuertemente en la cara, y otro don Domingo de Melida herido levemente; el alférez de granaderos del regimiento de Sevilla don Juan Sancho, perdido la pierna derecha, y de la demas gente muertos hasta quarenta, y ochenta heridos, habiendo caido dentro del navío todos sus palos y vergas, desmontado la mayor parte de su artillería, y que se iba á pique. El navío la América, que sufrió

tres y media horas de fuego de tres navíos, incluso uno de tres puentes que le mataron el alférez de fragata don Miguel Coneja, y de la demas gente algunos muertos y heridos, cuyo número aun no se habia podido verificar; que vieron al navío el Oriente entre dos fuegos de quatro navíos, incluso el del segundo comandante de tres puentes, al qual hizo salir del combate; pero este navío se incorporó con el último navío frances el Serio, y luego creyendo todo perdido se retiró; que el Constante y el Neptuno se apartaron de combate sin duda por estar tambien incomodados. Los oficiales de los navíos de Francia confesaron sus admiraciones de nuestra constancia, y conocieron la falta de ayuda á la funcion, dando por disculpa no haber visto de la vanguardia la señal que dicen hizo Mr. de Court para virar de bordo.

El dia 24 amanecimos incorporados con la esquadra francesa; pero corriendo con un furioso viento nordeste, que empezó á las tres y media de la noche antecedente, y sin que se viesen ya los ingleses. A las ocho de la mañana el navío Hércules, haciendo señal de incomodidad arribó mas en popa que nosotros, pero siempre á nuestra vista hasta mas de las quatro de la tarde, y con el rumbo como para Mallorca. Al anochecer se descubrió la tierra de Cataluña, y á este tiempo se pusieron los navíos de Francia á la capa, y en la creencia de hacerlo para esperarnos, como lo habian hecho á la mañana, proseguimos nuestra navegacion. A las once de esta noche murió el capitan de navío don Nicolas de Geraldin, de resultas de la herida en la

frente recibida en el combate, y que aun teniéndola no permitia retirarse del alcázar.

El dia 25 al amanecer se reconoció faltar de la conserva todos los navíos franceses, y estar solos este navío el Real, remolcándolo el Santa Isabel, y los nombrados San Fernando, América, Soberbio, Brillante y Alcon, y que estábamos distantes de Barcelona como diez leguas, y propasados de Rosas, donde era el Rendevú en caso de separacion por temporal, y como estaba el viento por el nordeste fuerte sumamente y contrario para poder arribar allí, y asimismo este navío incapaz de hacer diligencia alguna, como tambien no creer hubiesen ido á aquel parage los franceses, y que en la detencion y solicitacion de procurar reconocerlo podria darse lugar á que nos encontrasen acaso los ingleses, y peligrar estando separados, tuve por conveniente disponer se siguiese la derrota al puerto de Cartagena, único medio que quedaba que practicar para reparar los navíos, particularmente este, estar seguros, y recibir nuevas órdenes.

El dia 26, habiendo continuado el viento favorable toda la noche antecedente, se demarcó á la mañana la tierra, y reconoció quedar Barcelona quince leguas norte-sur: se descubrieron tres velas, dos de las quales vinieron á este bordo: la primera, que era francesa, dió la gustosa noticia de haber encontrado tres navíos de mi esquadra frente de Tarragona, el uno desarbolado del trinquete, y los demas maltratados de balas sus costados y velas, los quales corresponden ser el Oriente, Constante y Neptuno, que únicamente faltaba saber su paradero. La

otra embarcacion, que tambien era francesa, no dió noticia alguna, y solo manifestó venir de Ave de Gracia con carga para Marsella. Todo este dia hasta el anochecer hemos navegado con viento favorable por el le-sueste, y se demarcó la isla de Mallorca al sueste.

El dia 27 al amanecer, habiendo la noche antecedente navegado con viento favorable por el les-nordeste, vimos la punta de la Dragonera al les-sueste cinco leguas, la isla de Ibiza al oes-sudueste distancia de diez leguas. Durante el dia hubo algunas lluvias y granizo, y calmó el viento en distintos intermedios. Al anochecer se demarcó quedar la expresada isla de Ibiza, el Alboran al sur cinco grados sueste, distancia de cinco leguas; y se avistó el monte de Oropesa distancia de veinte y cinco leguas.

El dia 28, habiendo la noche antecedente navegado con viento bonancible por el nordeste, al amanecer se demarcó la isla de Ibiza leste quarta al sueste, distancia cinco leguas, el cabo S. Antonio al oeste quarta al norueste, y el de S. Martin al oeste quarta al sueste, distancia de nueve leguas; y prosiguiendo el mismo viento bonancible, al ponerse el sol se demarcó la isla de Ibiza al este-nordeste, distancia de diez leguas, el cabo S. Antonio al norueste, y el de S. Martin al oes-norueste, cinco grados oeste, seis leguas.

El dia 29, habiendo la noche antecedente bordeádose con poco viento sudueste, al amanecer se demarcó la mediania de la parte del sur de la isla de Ibiza al esnordeste, cinco grados nordeste, distancia de doce leguas; y el cabo de

S. Antonio al norueste, cinco grados norte, distancia de ocho leguas. Todo el dia hubo calma, y al ponerse el sol se demarcó el cabo de S. Antonio nor-norueste, distancia de ocho leguas, Altea norueste quarta al este y cinco grados mas, y la punta del sur de la isla de Ibiza al les-nordeste.

El dia 1.° de marzo proseguido que hubo el poco viento por el sur-sudueste y calma, al amanecer se demarcó el cabo de S. Antonio al nor-norueste, cinco grados norte, y la isla de Ibiza al nordeste, quarta al oeste; y habiendo continuado lo mas del dia calma, al ponerse el sol se demarcó el cabo de S. Antonio al nordeste cinco grados norte, Altea al nor-norueste, cinco grados norte, distancia de seis leguas, Alicante al oes-noroeste, y la tierra mas afuera que se descubria al oeste.

El dia 2, habiéndose navegado la noche antecedente con poco viento, y desde las dos de la mañana empezado á ventar favorablemente por el leste, se demarcó á las seis del dia Altea al norte, cinco grados norueste, distancia diez leguas, sin poderse asegurar en la descubierta de otra tierra á causa de la mucha arrumazon. A medio dia calmó el viento, y en esta conformidad prosiguió hasta ponerse el sol, y se demarcó el cabo Negrete al oeste cinco grados norueste, y la isla Grosa al O quarta al N O E distancia ocho leguas.

El dia 3, habiendo entrado desde las ocho de la noche antecedente viento por el sudueste, aunque lento, fue preciso virar el bordo á la mar; á las once se descubrieron siete velas algo

próxîmas, y siguiéndose la bordada, hechas las prevenciones de combate, lograron teniendo el barlovento cruzarnos por la proa las seis embarcaciones de ellas, y la restante fue detenida y rendida á las dos de la mañana; y pasando á su bordo se halló ser una fragata inglesa de porte de ciento y cincuenta toneladas nombrada la Hargrave, su capitan Tomas Palgrave, con diez y seis hombres de equipage, incluso el capitan, un teniente del regimiento de infantería de Ofarell nombrado Tomas Hardy, quatro mugeres y hasta ocho pasageros menorquines. Declaró el referido capitan haber salido de Gibraltar con destino á Port-Mahon en conserva de las otras seis embarcaciones, que las tres de ellas eran fragatas de guerra de cincuenta cañones nombradas Neucastle, Antelop y Leopard, comandadas por el capitan Fox, y las otras tres marchantes con carga de provisiones; y que la suya conducia tambien tabaco de Virginia, algunos caxones de velas de sebo, barriles de manteca, de queso, alguna suela y otros efectos. Entrado el dia creció el viento, se viró del bordo de tierra, y al ponerse el sol se demarcó el cabo de Palos al oes-sudueste, Alicante nor-norueste, cinco grados norte, distancia de siete leguas, y Altea al nor-nordeste.

El dia 4 al amanecer, habiendo descaecido alguna cosa con el viento contrario y fuerte que hubo hasta las tres de la mañana, se demarcó el cabo de Palos al oes-sudueste, cinco grados oeste, y Alicante norte quarta al norueste, distancia de ocho leguas, desde las siete de la mañana hasta las once corrió viento bonancible por

el norueste, despues mucho mas calma por el oes-sudueste, y despues refrescando á las dos de la tarde se viró del bordo de tierra, y demarcó al anochecer cabo de Palos al oeste quarta al sudueste, distancia de ocho leguas, y Alicante al norte quarta al norueste.

El dia 5, habiéndose navegado la noche antecedente con viento oes-sudueste algo fresco, se relevó á la mañana el cabo de Palos al oes-norueste, cinco grados oeste, distancia de seis leguas, y cabo Tiñoso al oeste quarta al norueste, distancia de nueve leguas; despues lo mas del dia hubo calma, y al ponerse el sol se demarcó cabo de Palos al norueste quarta al oeste, distancia de seis leguas.

El 6 con el viento fresco que entró por el sudueste á las tres de la mañana fuimos el bordo á la mar: á las seis viramos para tierra, y se relevó cabo Negrete al norueste, cinco grados oeste, distancia de doce leguas. Todo el dia permanecimos bordeando con el expresado viento, sin poder grangear el puerto de Cartagena, y al ponerse el sol se marcó cabo de Palos al norueste, cinco grados norte, distancia seis leguas.

El 7, habiéndose cambiado á las diez de la noche antecedente el viento al norte fuerte y con gruesa mar, nos aproxîmamos á Cartagena hasta las doce de la noche, y despues nos pusimos á la capa, y al amanecer se demarcó cabo de Palos nor-nordeste cinco grados norte, y Cartagena nor-norueste distancia de cinco leguas. Al mismo tiempo se descubrieron veinte y dos velas próxîmas al cabo de Palos, creyéndolas inglesas, por cuyo motivo mandé ponernos en

línea; y habiéndose reconocido, entrada la mañana, nos aseguramos ser la esquadra francesa, y pusimos á la capa á esperarla: á las doce del dia se nos unió, y entrando el viento por el oeste seguimos la derrota al puerto de Cartagena. Por oficiales que vinieron de los baxeles de Francia supimos se componia la esquadra del almirante Mathews de doce navíos de tres puentes, diez de setenta cañones, quatro de sesenta, siete de cincuenta, dos fragatas y quatro brulotes: que el navío que se echó á pique por esté el Real no fue verdad, y sí el Malboroug de tres puentes y noventa canones fue desarbolado, y el brulote que fue á pique nombrado el Anna-Gallay. Tambien me manifestaron hallarse en Barcelona muy desmantelado el navío de mi esquadra nombrado el Neptuno, y que de resultas del cruel combate que tuvo falleció su comandante don Henrique de Olivares, quedando el segundo don Josef Manuel Guerra, otros quatro oficiales y crecido número de su tripulacion y guarnicion heridos: que el Constante, Hércules y Oriente llegaron al puerto de Cartagena maltratadisimos, muerto el comandante del Constante don Agustin de Iturriaga, y otros oficiales así del expresado baxel como de los demas, y correspondiente pérdida en sus tripulaciones y guarniciones. Habiendo llegado muy inmediatos á Cartagena se cambió el viento á la tierra, y fue preciso virar de bordo á la mar al anochecer; y desde entonces hasta las quatro de la tarde del dia de la fecha se han experimentado vientos contrarios y fuertes, que no han permitido llegar á dar fondo. Real Felipe navegando

frente de Cartagena distancia de cinco leguas á 9 de marzo de 1744.

Carta de Mr. de Court al señor obispo de Renes, embaxador de Francia en España.

Señor mio: Quando remití la relacion para nuestra corte tuve la honra de enviarla á V. E.: yo la escribí en el espíritu ó sentir de simplicidad, y tal qual puede tenerlo un general que, no teniendo nada por qué ser reprehendido, y no desconfiado de tener algun defecto para ser vituperado, no necesita entrar en detalles que no pudieran servir mas que de embarazar á los particulares de una nacion, de quien todos estimamos la eleccion.

Este mismo espíritu está en la carta que tuve la honra de escribir despues á S. M. católica, realzando la gloriosa defensa que habian hecho el Real y el Poder, refiriéndome al señor Navarro, quando trataba de las maniobras de los otros; por mas que supiese que el general que habia quedado herido una hora ó dos del principio del combate, no podia en nada estar informado sino por lo que le dixeron; pero suponia lo estuviese de todo. Yo sé por las cartas de V. E., y por todas las que recibimos de los otros reynos de España, que este lance se ha vuelto negocio de nacion, y que de auxîliares llenos de zelo y de buena voluntad, que creiamos ser, algunos oficiales de la marina de España para tapar (no diré su flaqueza personal, pero á lo menos la mala conducta que han tenido en esta ocasion) nos han puesto á todo

este reyno de traydores, y que los hemos querido sacrificar, y librar los ingleses.

Yo pienso que estas imputaciones (que despreciaria tanto como á los autores, si ellas no me hirieran tan directamente) exîgen que yo sacrifique mi delicadeza á lo que debo á mi nacion, al cuerpo á cuya cabeza me hallo, y sobre todo al honor del rey mi señor, sin cuyo consentimiento no se presumirá que yo fuese capaz de tramar y de conducir un tal enredo ó complot. Sobre todo, despues de la prueba que di el año de 1741 de mi buena voluntad por el servicio de S. M. católica, salvando por mi cuidadosa atencion esta misma esquadra, en donde algunos particulares nos pintan hoy con negros colores, de la persecucion del almirante Hadok; pero ahora que me veo forzado á decirlo todo (mientras acomodó al señor Navarro, ó á los que le aconsejaban por sus adulaciones, mantenerse apartado de la costa de España, donde sabian me hallaba) yo bien habia conocido las disposiciones poco favorables de la marina; pero me habia lisonjeado que el tiempo y nuestros buenos modos podrian destruir estas fatales prevenciones. Despues de este preámbulo, que he creido necesario, sin pararme en el detall de diferentes maniobras que precedieron al combate, voy á pasar á la explicacion de la dificultad principal, la que hace el fundamento de las imputaciones de nuestros calumniadores.

Ella consiste, como V. E. bien lo repara, en saber la razon por qué yo no he revirado antes de bordo para ir al socorro de los españoles.

Para entender bien este punto es preciso que V. E. me permita explicar aquí, á favor de los que no tienen ninguna idea de lo que es una armada naval, el órden de batalla, y que este órden consiste en una línea continua de todos los navíos que componen esta armada, los quales se deben seguir manteniéndose bien unidos.

Esta línea se divide en tres esquadras, donde la una se llama vanguardia, la otra el cuerpo de batalla, porque se halla al centro, y la tercera la retaguardia.

El general está siempre en un dia de funcion en el centro de su cuerpo de batalla; pero es menester reparar que no haya nunca ningun intervalo entre estas esquadras, y solo se distinguen por las banderas de comando de un general que las conduce, y por los gallardetes que distinguen tambien los navíos que la componen. De esto creo que se comprehenderá con facilidad que la parte de los navíos que marchan á la cabeza se llama vanguardia, y por consiguiente le toca á esta tener cuidado á formar bien la línea.

Vea V. E., señor, el órden en el qual se debia hallar nuestra pequeña armada, nuestra vanguardia y nuestro cuerpo de batalla; pero bien era menester mucho que fuese así de la retaguardia, y nosotros nos vimos en el principio del combate, si no el Oriente y América, navíos españoles, á la cabeza de la retaguardia que cerraba el seno último de nuestro cuerpo de batalla, que estuviesen exâctamente en su puesto, habiendo un gran intervalo del último de estos dos navíos á los que estaban delante del Real, y

otro mucho mayor en los que le seguian sin los quatro ó cinco que estaban atras. Este desórden, segun hemos sabido del señor Wernon, oficial ingles, hecho prisionero en el Poder, es quien determinó al señor Mathews, que estaba á tiro de empezar el combate conmigo, á doblarse todo de un golpe con su cuerpo de batalla compuesta de la gran parte de sus mayores navíos sobre la especie de peloton que componia el Real con otros quatro navíos; y una prueba cierta del desórden y la confusion en que estaban estos quatro ó cinco navíos es que el Poder, yendo al socorro del Neptuno que veia empeñado, se le tiró de la parte de este último algunos tiros de cañon, por parecer de un oficial embarcado sobre el navío, antes que reconocieran que era uno de los suyos.

Pasemos ahora á lo que mira particularmente la esquadra francesa, que tenia algunos navíos del cuerpo de batalla inglesa y toda su vanguardia que le hacia frente quando el combate entre ellos y los españoles empezó, y que prosiguió un quarto de hora despues la América, el Oriente, el Santiespíritu, el Terrible, hasta el Firme mi matalote delante inclusive: es menester reparar bien esta circunstancia para comprehender que no fue posible, contenido como yo lo estaba por el combate, hacer revirar de bordo mi esquadra para ir al socorro de los españoles.

Es verdad que el señor Gavaret, que mandaba mi vanguardia, parecia poder haber hecho esta maniobra; pero no hay un hombre del oficio que no convenga en que no podia arries-

gar semejante movimiento sin exponerse á ser envuelto por las cabezas de la vanguardia de los ingleses que estaban á su barlovento, y no fue sino quando esta parte de vanguardia, teniendo el barlovento, me dió lugar, que yo podia exponer á hacer virar de bordo á la mia, y que hice la señal, aunque conocia el peligro que iba á causar tal movimiento en los primeros de mis navíos, que hubieran revirado sufriendo el fuego de la línea de los ingleses, el qual era preciso pasar por ir hasta el Real, y que seguramente hubiera puesto todos estos navíos fuera de combate antes que hubieran llegado hasta él.

Pero la señal que yo hice, no habiendo sido vista por razon del humo que me cubria desde que los ingleses, apartándose de nosotros, cesaron de combatirnos, tomé el partido temerario de hacer revirar todos mis navíos á un tiempo para ir al socorro del Real: dichosamente por nosotros los ingleses se aprovecharon de esta maniobra hecha contra todas reglas de oficio, y me dexaron en tranquilidad ir á cumplir mi objeto.

Véase, señor mio, en breve el detall de la maniobra, y permítame V. E. pedir un momento de atencion para exâminar la razon por qué algunos españoles nos hacen un crímen de haber dexado acosar al señor Navarro quando estaba detenido en un combate, y que el resto de mis navíos no podian hacerlo sino por medio de una maniobra muy arriesgada, quando se guarda silencio sobre los cinco navíos de la retaguardia de este general, que no lo han hecho, y

se han mantenido en la inaccion. Como yo no hago el papel ú el oficio de delatar, no nombraré ni estos navíos ni los que los mandaban, ni tampoco los que sin órden ni pretexto legítimo han abandonado á un general mientras se combatia. Esto pertenece al senor Navarro; pero yo me hago una obligacion de repetir á V. E. que nada es comparable á la firmeza de don Rodrigo Urrutia, comandante del Poder, y á la de Mr. de Lage, á quien S. M. católica debe la salud del Real.

Debo tambien hacer observar á V. E. que el Constante y el Neptuno, en tanto que sus capitanes vivieron, no han abandonado su comandante. Yo pudiera, señor mio, pararme á esta aclaracion; pero por los que podrán leerla, que puedan ver á un golpe de vista todo el restante de mi conducta, repetiré á V. E. aquí que desde que me uní con el señor Navarro, á quien los enemigos dexaron luego que vieron mi maniobra, y me puse en línea expuesto entre los ingleses y los españoles para cubrirles y darles el remedio de repararse, envié al Real ciento y cincuenta hombres entre calafates, carpinteros y marineros. En fin mi posicion fue tal que ella obligó á los ingleses á abandonarnos el Poder, sobre el qual habia ya un oficial, que es el señor Wernon, de quien se ha hablado aquí antes, y un número de marineros.

El dia despues al amanecer, estando en la misma situacion, vi un navío español, que á la noche teniendo las luces de los ingleses por las nuestras se habia empeñado entre ellos, fue atacado por un navío que se hallaba á tiro en el

tiempo que huia para alcanzarnos, yo habiéndolo apercibido, hice señal á toda mi esquadra de hacer fuerza de vela para ir á su socorro. Los ingleses viendo mi maniobra lo dexaron, y le dieron libertad de venir á unirse. Es el Hércules.

Todas estas maniobras se hacian tranquilamente en presencia de la esquadra inglesa á despecho del movimiento que ella afectaba, porque el movimiento que yo no esperaba felizmente justifica que era una afectacion; porque si hubieran venido á atacarme con fuerzas tan superiores como tenian, me hubiera sido imposible el salvar al Real, que no estaba acompañado mas que de un español.

Habiendo así proveido el 23 á todo lo que yo podia hacer por el Real y el Poder, los vientos contrarios para tomar las costas de Provenza habian reforzado extremadamente.

La noche del 24 á la mañana, no viendo mas los ingleses, hice derrota por la costa de Cataluña al seguimiento del Real que seguia la misma, del qual yo no queria separarme. No obstante yo tenia siempre por objeto ganar las costas de Provenza si los vientos cambiaban, y que ademas toda mi esquadra á palo seco hacia mas camino que el Real con sus pocas velas. Le hice al entrar de la noche las señales para ponerse á la capa, maniobra á la que el señor Navarro no juzgó á propósito de conformarse, queriendo mejor continuar su derrota, lo qual hizo que yo no lo viese mas el dia despues por la mañana, y me empeñé á hacer forzar de vela á toda mi esquadra con fragatas avanzadas, para

procurar la union, lo qual no se hizo por razon de los cuentos de gente enmascarada.

El 7 de mayo nos vimos sobre el cabo de Palos, donde hicimos derrota para Cartagena, y entramos el dia 10.

Se llaman matalotes los navíos que preceden á aquel que sigue á otro quando se marcha en línea.

Respuesta satisfactoria á la carta de Mr. de Court haciendo relacion verídica del suceso.

Señor mio. Escribo lo que sé y he visto con sincera imparcialidad; refiero la verdad como ella ha sido; descubro la pasion segun se hace ver, y doy razon á V. E. de lo que mandó meses ha me informase qué razones tenia la carta de Mr. de Court, escrita al señor obispo de Renes, embaxador en nuestra corte. Pasé á Madrid, y pude alcanzar alguna copia de ella; volví á Cartagena antes que la esquadra francesa partiese para Tolon; me informé en ambas esquadras de sugetos de probidad y ancianos en el servicio; reconocí pareceres; descubrí volubilidad y parcialidad en los franceses siniestramente informados de uno de su nacion, y mucho sentimiento en los españoles por verse obligados á callar por no disgustar á sus amados reyes.

Expongo reducida la carta de Mr. de Court al márgen dividida en artículos, y si sus respuestas parecen severas críticas, las necesita la claridad de los hechos que contiene.

Esta carta que ha escrito Mr. de Court no es posible que sea suya, ó que la haya dictado: un sugeto de su carácter, acreditado de probidad, para sincerarse no escribe ofensas que son calumnias, ni excusas que son frívolas evasiones para entretener mugeres, y alucinar ignorantes: querer abonar defectos, es descubrir insuficiencias y palabras mendigadas para exâltar un zelo que no ha habido, y méritos fundados en el solo ayre de las excusas, es un oropel para embobar niños: en esta respuesta se descubre manifiestamente que el contenido de la carta es un fuego artificial adornado de figuras de estraza, mal pintadas al fresco, el qual (arrancado del sitio eminente donde lo quiere colocar el hipócrita cuchillo y cordel que lo forma) descubre al fin que al interior es formado de cañas y maderas inútiles y podridas.

Todos los sugetos de distincion de la marina de España conocen, juran, y perderán la vida en defensa de la nacion francesa, y del valor de los que componen la marina de Francia, no ignorando que son acreedores á premios y honores adquiridos, y dignos para levantar estatuas, como héroes del mar, y merecedores de augustos laureles, propios del gran monarca á que sirven. Este es el sentir de todos, solo dudan de la conducta variable de Mr. de Court en la salida de Tolon, la qual ha hecho patente que no executó lo que dixo y publicó; no hizo lo que debia mandar hacer; no obedeció las órdenes que decia tenia, y no operó sino para sospechar que habia olvidado el oficio, ó hizo lo que solo sabia hacer, exponiendo el crédito suyo y el de

entrambas esquadras á la censura de los ingleses y la duda de los españoles.

El preámbulo acabará la consequencia del discurso con mas verdaderas cláusulas que el de Mr. de Court en su carta.

El señor Navarro, cuyo diario he tenido en mis manos, habla con modestia en él, refiere las operaciones de su esquadra, y no se da alabanza alguna á sí mismo, sino á los que se distinguieron en su navío; no critica al general frances, ni le censura sus movimientos, y Mr. de Court está muy mal informado sobre que se retiró á la hora ó dos horas del combate: tuvo dos heridas la una á las dos, y la otra á las quatro de la tarde. Consta á todos los oficiales de su navío, donde le vieron obrar como soldado sin dexar de ser general, esto mismo: el que informó á Mr. de Court lo contrario es de su nacion, que como cuervo pirata se adorna de plumas de pavon, quando merece un collar á la turca por embustero.

Lo que dice Mr. de Court haberse formado interes ó negocio de nacion su inaccion en el combate, es sospecha de su infecta conciencia, que en él abulta el coloso de Nabuco quando la pequeña piedra de lealtad española, obediente á morir por sus reyes con el solo amago de su real voluntad, destruye y aniquila el monstruoso acero de esta estatua, que la política la compone, y lo echa al suelo la experiencia.

Para pretexto es ver á Mr. de Court quejarse de algunos de los oficiales de la marina de España, despreciando por temerlos las murmuraciones de los mas escogidos oficiales de su es-

quadra: copias de cartas originales se pueden enseñar de lo que han escrito á sus amigos, de lo que hablan sus equipages, y de lo que se excusaba padre é hijo de su segundo general, echando el defecto á Mr. de Court, jugando entre ellos, al entrar en Cartagena, al divertido juego de soplavivo te lo doy.

Como hay en Francia sugetos que saben las evoluciones navales, tambien no las ignoran los españoles. La maniobra de Mr. de Court, y del modo que expuso las esquadras en el combate, dió manifiesta señal ó de no saberlas, ó de haberlas en la paz olvidado, ó que es hombre de decir una cosa, y luego executar otra.

Lean la carta del almirante Mathews escrita á su correspondiente á Lóndres, y los versos de un poeta de su nacion, y verán confirmada esta verdad. Este argumento *ad hominem* es indisputable: si no hubo órdenes, ha tenido poco castigo (pues merecia un consejo de guerra para justificar su conducta) por haber expuesto á un dia fatal las fuerzas marítimas de ambas naciones en el Mediterráneo; que Mr. de Court manifestó órdenes de su corte para atacar los ingleses (fuesen fuertes ó inferiores) es innegable, y pues ¿por qué no lo hizo con su esquadra? Si estas órdenes las supuso por vanidad ó por ignorancia, exponiendo sin necesidad las esquadras á perderlas, ¿por qué no se castiga para satisfaccion de la misma nacion una osadía semejante? Luego no cumplió lo que decia, y es inobediencia, ó si lo cumplió tan mal por causa de insuficiencia, es digno de mayor severidad.

El servicio que alega Mr. de Court ha-

ber hecho el año de 1741 delante de Cartagena es igual al que ha hecho este de 1744. Del mismo modo libertó la esquadra española, seguida, como dice, del almirante Haddok, como lo ha desempeñado contra el almirante Mathews: el mismo desvelo le costó la primera que peligro la segunda; y si el señor Haddok ataca al señor Navarro, el socorro de Mr. de Court hubiera servido ó para recoger las varas, ó despues del hombre muerto los trofeos.

Tildar de poco favorables á la marina de España las disposiciones de la esquadra española en aquella ocasion es desmentirse Mr. de Court á sí mismo; pues escribió al señor Navarro disculpándose con que ambas esquadras inglesa y española le parecieron un convoy ingles, y que por el viento contrario no pudo venir á reconocerlas obligado á seguir la costa.

Mr. de Court en esta carta de ahora se hace mérito de aquel caso, y creyendo recoger joya y laurel, como lo logró por la precipitada retirada del ingles en aquella ocasion, se atribuyó que esta huida habia sido miedo de solo verle, quando manifestó en sus órdenes y disposiciones que su esquadra no era mas que de observacion, y de poner el montante para que los ingleses y españoles no se atacasen á su vista. La esquadra española creyó á la esquadra francesa é inglesa: su general iba, por juzgarla inferior, á atacarla para hacerse un pasage, libre de un fatal evento, á la Escombrera. ¿Quien dudará que lo hubiera logrado á vista de lo que ha executado en este combate? Jamas se han visto tan bien unidas columnas, como observaron los navíos

españoles aquel dia; y denigrar esta verdad es descubrir un livor indigno del corazon de Mr. de Court.

Prosigue en su carta á instruir mugeres, niños, clérigos y frayles, difiniéndoles ó enseñándoles las divisiones de una armada de mar. Par diez que quedarán bien adelantados los oficiales de mar y tierra quando leerán esta jamas oida doctrina, porque ninguno que sirve hasta ahora ha sabido qué cosa es vanguardia, retaguardia y centro.

Pero si Mr. de Court con esta inteligencia quiere satisfacer á quince mil testigos que esta era la disposicion que tenia hecha de ambas esquadras, ¿por qué no cooperó á mantenerlas y á formarlas como deseaba? ¿qué necesidad tenia de mudar de vanguardia en retaguardia como lo mudó? ¿quién le obligó á que fuese el combate aquel dia á que fuese otro? Y luego si debia hacer el ataque con espada en mano, puentes, máquinas ó tramoyas de comedia, tan publicadas, tan jactadas, y tan contrariamente executadas, ¿cómo no se dispuso para executarlo? ¿de quando acá las armadas se atacan al abordage por los navios de sotavento? ¿no dió las órdenes generales á los franceses y españoles disponiéndoles á este fin? ¿cómo despues ordenó se atacasen dentro de las islas, pasando los navíos por el estrecho de ellas al poniente uno detras de otro? ¿olvidó en su carta esta admirable disposicion, ó la guardaria para otra mejor ocasion? Sin duda alguna las memorias del señor Duguay y de Forbin, cuyas proezas son dignas de toda admiracion, han vuelto el juicio

á muchos oficiales mozos de la marina de Francia, porque no quieren distinguir estos valientes marineros: si atacaron navíos marchantes y si vencieron de guerra fue con tan superior número de equipages, y segundados de otros navíos, que era imposible el defenderse.

¿Se podrá concluir con esto que, pues hubo un Sanson, se pueden todos poner con una quixada á matar mil filisteos, ó á derribar columnas?

¿Es de general experimentado y de constante valor ordenar ó mandar una cosa, y sin motivo executar otra? ¿qué general prudente y avisado expone su armada (contra toda máxîma de guerra) al movimiento de hacer forzar de vela á su vanguardia á distancia de una legua de su enemigo? ¿No era su obligacion, ya que queria combatir al sotavento contra lo estipulado en diferentes juntas, prolongar sus navíos y su vanguardia al igual de los contrarios, que con eso hubiera evitado (dexando de hacer fuerza de vela) el que su retaguardia fuese cortada, como lo fue de los ingleses, que despues tomaron los franceses, como que los tenian, ó como que conocian no tenian gana de combatir? Y si Mr. de Court conocia que la retaguardia no mantenia ú observaba intervalos; ¿cómo dice siniestramente estaba en peloton, y que se desdoblaron los ingleses, y no lo pudieron hacer los franceses? ¿por qué no se puso en facha? ¿ó por qué no mandó arribar para restablecer la línea, ó por qué no hizo señal que en la vanguardia se minorase de vela, y que la retaguardia forzase de ella? ¿habia de ser tan inadvertido el almi-

rante Mathews que viendo el disparate de la maniobra de Mr. de Court, que forzaba de vela como para apartarse del combate, que no tomase la resolucion de atacar la retaguardia de las dos esquadras como lo hizo? ¿es necesario esto autentizarlo con el testimonio de Wernon ingles? Aun si este oficial fuese el consejero del señor Mathews, podria creerse le habia revelado su intencion, la qual sin misterio debia hacer de que el centro ingles se batiese con el centro que era frances; pero siendo incierto que los ingleses empezaron el combate con Mr. de Court, es tambien incierto y falso hubiese confusion en los navíos españoles que estaban en línea y no en peloton; siendo solo verdad que el señor Mathews empezó el combate con el navío el Real, y fue recibido como no lo niega, y se sabe.

Las excusas de Mr. de Court, que no vieron sus navíos la señal de revirar sobre los ingleses, son remedios visibles de sus faltas: habia sobrados repetidores, y como avisó al señor Gavaret, que habia virado hácia los ingleses, que no fuese sobre ellos; ¿y por qué no le envió con tiempo y quando Mr. La-Folquiere, su capitan de bandera, se lo aconsejó? ¿y por qué se excusa con el general español en la carta que le escribió, en la qual le dice que intentó con su navío virar dos veces, y no pudo lograrlo, y que le fue preciso largar los rizos á las gavias por alto? Digan los marineros ingleses y holandeses si un comandante se expone en un combate con las gavias rizadas, y si la maniobra de forzar de vela á media legua de una armada enemiga es gana de ir á la resolucion de un

abordage, ó demostracion de no tener ganas de batirse. Arriesga toda la armada estando al sotavento á un combate sin necesidad precisa, y luego alaba la maniobra osada, la de exponerse á que los enemigos lo envolviesen quando (quasi al fin del combate recio) viró de bordo. ¿Acaso Mr. de Court iba á baylar? ¿no iba (fuesen muchos ó pocos los ingleses) á abordarlos? ¿no iba á echarlos fuera del Mediterráneo? Pero la respuesta es evidente: iba á conservar sus navíos, y no á exponerlos.

Pide el señor Mr. de Court al señor obispo de Renes atencion á sus discursos para exâminar la razon por qué algunos españoles hacen un crímen de haber dexado acosar al señor Navarro mientras se batia, y que estaba con quatro ó cinco navíos suyos en peloton desordenado y en confusion. Nada de mas falso que esta suposicion. Que lo digan los ingleses, y responderán á esta impostura: Mr. de Court estaba lejos y en resolucion de mantenerse en la inaccion. Mendiga pretextos de almizcle para quitar el mal olor de su conducta. Confiesa que Mr. Gavaret podia hacer esta maniobra de virar olvidado que ya lo habia executado, y que le mandó por tres veces que no fuese á los ingleses. Dice que no quiere hacer el delatador, y por esto no quiere nombrar los navíos de la retaguardia espanola, ni el nombre de sus comandantes, los que pudiendo hacer la maniobra de Mr. de Court, no la executaron, y por fin no quiere culpar los navíos que se retiraron sin órden y sin pretexto legítimo del combate, porque esto pertenece al señor Navarro.

¡Qué bondad y qué caritativa compasion hace ver Mr. de Court en estas indulgentes hidalguías! ¡Nadie sabrá quienes eran los navíos! ¡Qué modestia de silencio, no decir el delinqüente, y señalarlo con el dedo! ¡No nombrarlos ahora, y ponerlos á lo último en el plano del combate! Cierto que le costará al público sudores el trabajo para disolver el enigma. Pero ya que Mr. de Court está tan retenido en descubrirlos, es razon que se le hiera por los mismos filos. ¿Como Mr. de Court olvida que sus dos divisiones hacian vanguardia y centro de la línea? ¿No supo ni vió que la retaguardia de la esquadra española tenia á su frente la division inglesa mandada por el señor Lestok? ¿No eran los navíos ingleses los que lograban el barlovento? Si estos navíos no le hubieran hecho frente, ¿el señor Lestok no podia, arribando en popa, atacar los navíos españoles por ambos costados? ¿Los navíos de esta retaguardia no tenian órden de mantener su puesto? ¿No habia dado órden Mr. de Court (á quien se le preguntó si en el combate podia un navío socorrer á otro) que cada navío habia de abordar al opuesto que le tocase por destino? ¿Cómo es creible que esta carta sea suya? ¿Un hombre de un carácter como el suyo, que debia exponer con sinceridad, quita repugnantemente la honra á estribor y á babor á estos navíos quando es por su órden que se mantuvieran en su lugar? y como no puede negar la defensa del navío Poder, exâlta esta verdad para apoyar una calumnia: si tanto se batió Mr. de Court con los navíos que nombra, ¿adonde escondieron los

destrozos? ¿Donde los desarbolos? ¿Que número considerable de muertos y heridos tuvo? ¿No se ve claro que tiraron al viento, se batieron intactos, y salieron celibatos? Si salieron los dos navíos Neptuno y Constante de la línea fue con la muerte de sus capitanes, los cascos pasados á flor de agua de balazos, y con mas de ciento y cincuenta muertos y heridos en cada uno. Otro tanto que hubieran hecho los navíos franceses, sin duda el dia era suyo; pero como Mr. de Court queria hallar los navíos ingleses dormidos para ponerles los puntos para el abordage, esperaba este momento favorable para poner en práctica tan memorable rodomontada.

En lo que se hacen ver mas despreciables las razones de Mr. de Court, y que todo el contexto de su carta está fundado sobre la misma verdad, es en que se debe el Real á Mr. de Lage, capitan segundo de este navío, sin merecerlo. Es capaz este alegato de atraer la risa, el vituperio, y el poco caso que se debe hacer de la pasion de los hombres quando adoptan qualquier testigo, por malo que sea, como baste á ser espantajo de lo que quieren probar, é intentan persuadir; y á fin de desengañar á los que no conocen quien es, y lo que executó en el navío el Real este señor de Cuelli, se dirá brevemente su historia, y por ella se desengañarán de que no es capaz un embustero de producir otra cosa que calumnias.

Salió de un consejo de guerra condenado por haber abandonado dos veces su puesto en Córcega, donde debia haber mostrado la intre-

pidez con que se timbra: sostenido solamente por su presidente lo libertó del castigo, y de allí pasó á Paris, donde avisado por su general del armamento, llegó á Tolon con órden de emplearlo en el Real, en cuyo navío no queria servir sino de aventurero: se le aconsejó que con este carácter no seria considerado en nada: se sujetó al consejo; pero no queria tomar el puesto que le pertenecia del castillo de proa. Habló con él Mr. de Court, quien no podia negar esta verdad, y se conformó con su dictámen. En el combate fue á su puesto, y allí fue donde este héroe guardó su intrépido pellejo poniéndolo detras del cabrestante, arrodillado sobre una silla que hizo amarrar, donde se mantuvo cubierto á vista de cien hombres que han firmado con juramento esta verdad (cuyas certificaciones principales estan en la corte) todo el tiempo que duró el fuego mas fuerte del combate. Al cabo de quatro horas hirieron de segunda vez al general, y de allí á media á su capitan de bandera, y un quarto de hora antes que cesase la accion vino al alcázar, al tiempo que el fuego no era mucho; en cuyo intermedio este valiente escudo falso del Real se estuvo sin hablar ni hacer cosa alguna, apoyado con los brazos sobre la escala contraria del costado que se batia; y despues de haberse ido á pique el brulote es quando habló, afeando la maniobra de S. Fernando y Brillante, que con zelo de defender al Real renovaron nuevo combate, y esto es lo que él no queria, ni le quadraba: se retiraron los ingleses, y vuéltosele el alma al cuerpo respiró este atleta. Al llegar á Cartagena fue fo-

mentado con gran político secreto entre algunos oficiales franceses sus amigos (de cuyo número era el picado Mr. de Court) que era el que lo habia hecho todo en el Real, se le respondió á este arlequin, fingido valeroso soldado, que es mentira y falsedad que él dió las disposiciones para que la falúa fuese á evitar el brulote. Pregúntenselo á los valientes oficiales que se embarcaron en ella voluntarios, y si recibieron órden alguna de su boca, y al ministro de la guerra que estuvo presente. Es falsedad y mentira que él dispuso cosa alguna en el navío ni antes ni despues del combate. Es mentira y falsedad, y habrá cien espadas (si el rey lo permite) que lo desmientan en público, que amenazó de muerte, ó tomó dos pistolas, obligando á los oficiales á no arriar la bandera. Es falsedad y mentira que es marinero ni soldado, y que sabe el servicio. Es mentira y falsedad que ha sido capitan de navío en España ni en Francia, sino de mercantes; pues los mismos oficiales franceses no le han conocido. Solamente es verdad que es caballero de S. Luis por su dinero, y si tiene la casa de Cuelli fue comprada del caudal que se apropió de la comision de sus mercaderes. Vean ahora el héroe de Cuelli diseñado y colorido de sus naturales colores, que ha enredado con su astucia y falso trato las dos esquadras, de lo que (á no haberse dado rigorosas órdenes) hubieran resultado mil cuentos y desgracias. Y diga ahora Mr. de Court de tantos oficiales de honor y probidad, de conciencia y verdad, que hay en el Real, ¿quienes fueron los que le dixeron que el señor

de Lage habia sido el propugnáculo de él? ¿Qué soldado marinero ó page le alaba sus hazanas? ¿No se conoce que él solo á sí mismo se alabó con la calumnia indigna de mil mentiras, y que de escrito y de palabra se formó Quixote entre los de su nacion, y que fiado en la amistad de un ayuda de cámara del rey ha despreciado quanto hay de disciplina regular de mar? De todo esto que se dice contra el señor de Lage, se justificará con papeles y testigos imparciales que es esta la verdad desnuda de su proceder. Y luego si él es tan gran personage guerrero, ¿por qué no hace Mr. de Court que lo empleen en Francia? ¿A qué fin solicita empleos en España pudiendo hacer una adquisicion de este nuevo argonauta? Es lástima que, conociéndole y alabándole como un hombre sin igual en la mar, permita sirva á otra nacion que la suya. En este artículo Mr. de Court quiere abonar su conducta con una verdad para sostener una mentira. Es verdad que al retirarse los ingleses se mantuvo con sus navíos (que no quiso pelearan, pudiéndolo hacer con ventaja) entre las dos esquadras. Tambien es verdad que á instancias del señor Navarro envió carpinteros y calafates despues de dos horas que se acabó el combate, y que retiró la gente del Poder haciendo prisionero al señor Wernon y veinte y cinco hombres, por no haberlo podido llevar los ingleses; pero no lo es que el dia despues al amanecer, viendo al Hércules empeñado, lo libertó con su maniobra, pues su esquadra estaba tan sotaventada de este navío, que en diez horas no podia socorrerle; y prueba de esto es que algunos na-

víos ingleses, habiendo encontrado con el Poder, fueron ellos quien lo quemaron, porque el fuego de los franceses se habia apagado.

Tambien es verdad que la esquadra de Mr. de Court se aproxîmó poniéndose quasi en línea hácia los ingleses; pero tambien es verdad que, quando estos arribaron sobre ella, se retiraron los navíos franceses hácia donde estaban los españoles, siendo mas natural la razon de que era para abrigarse, que para cubrir los españoles, por ser superiores á los ingleses por tener muchos navíos maltratados y los franceses ninguno. Es verdad que los vientos recios, contrarios para ganar á Tolon, hicieron tomar la resolucion á Mr. de Court de hacer la derrota de Cataluña, y que el dia 24 de febrero sus navíos navegaban á palo seco mas que el Real remolcado de Santa Isabel, que marchaba al igual de los demas españoles; pero es falso que estos vieron la señal de ponerse á la capa hecha por Mr. de Court; y el navío el Real tampoco podia mantenerse á la capa por falta de velas. Y si quando dice que, no habiéndola visto, forzó de vela, ¿por qué sin hacerla, sabiendo que no andaba mucho, no fue á buscarla? ¿y no adelantándose, como lo executó, con decir (por lo que le sugirió el poltron de Mr. de Lage) que no habian querido tomar la costa de España?

El navío el Real no es una fragata, estándose componiendo de bandolas, que se pueda arriesgar á una costa. Pero como la idea de Mr. de Court era impresionar á su embaxador la relacion del combate hecha á su fantasía, se puede piadosamente creer se adelantase á este fin.

Lean ahora con reflexîon imparcial, y sean jueces los mismos ingleses, si lo que escribe Mr. de Court, ó el que se vale de su nombre, tiene comparacion y justicia en sus razones, ó la tienen las que dan los españoles. V. E. sabe que puede todo juzgarlo. Y es quanto puedo justificadamente y con verdad participarle. Tolon 20 de abril de 1744.

Copia de carta escrita por el teniente general don Juan Josef Navarro al mariscal de campo don Josef Marin con fecha de 19 de Marzo de 1744.

Quanto ha referido la gazeta de Madrid, formada del jesuita del navío de Mr. de Court y traducida en nuestra lengua, es falso en las mayores circunstancias. El hecho del glorioso combate protegido de la Providencia divina y de su visible mano es el siguiente.

Los preparativos de los franceses, la prisa que ellos daban para salir, la seguridad con que se figuraban vencer á los ingleses, los puentes de abordages con que querian atacarlos, era una jactancia insufrible. Nosotros callábamos, y nos preparábamos, como lo hicimos lo mas prontamente que pudimos, en veinte y cinco dias, desarmando las quatro fragatas en Tolon, porque la tropa y marinería que debia llegar de Cataluña nunca se logró. Y así en un discurso que Mr. de Court hizo á todos los oficiales generales y comandantes de navíos, despues de amaestrarlos en el proyectado abordage, yo no le respondí mas palabra en su idioma, que fue:

qu'on nous mene bien et nous fairons notre devoir.

El dia 19 de febrero nos hicimos ya tarde á la vela, y quedaron muchos navíos dados fondo, y otros volvieron á fondear, y el 20 salimos sin que los ingleses lo hicieran, aunque á la vela dentro de las islas.

El 21 mudó de parecer Mr. de Court de atacar en la mar á los enemigos, y quiso que mi esquadra entrase á atacarlos por el pequeño paso donde no podia entrar mas que un navío despues de otro: esta mudanza no habiéndola yo aprobado, me hizo escribirle los grandes inconvenientes á que nos exponia, sin podernos socorrer mutuamente: fueron tan buenas mis razones que, aunque no varió de parecer, no lo pudo poner en práctica, porque los enemigos salieron de las islas teniendo el viento favorable, y estando nosotros á sotavento de él. La mucha mar y el poco viento embarazó que yo hiciese la vanguardia, y quedé haciendo la retaguardia hasta la mañana del 22. Lo fixo es que si entramos en las referidas islas y paso, no queda memoria de nosotros.

Para entender bien la mala maniobra de este dia 22, es preciso saber que Mr. de Court y yo habíamos convenido muchas veces en que nunca atacaríamos á los ingleses estando nosotros á sotavento, y que esperaríamos quatro á cinco dias, si era preciso, para atacarlos con esta ventaja. No obstante Mr. de Court formó con nosotros su línea, á tiempo que los ingleses, formando la suya, se venian con el viento favorable sobre nosotros. La vanguardia inglesa

compuesta de gruesos y buenos navíos la mandaba Martin Rowley, el centro compuesto de los mayores de tres puentes los mandaba Mathews, y la retaguardia Lestok, y todos componian treinta y dos navíos de guerra, donde habia once de tres puentes, diez de setenta y quatro, y los demas de sesenta á cincuenta hasta el número de quarenta y cinco velas, en las quales habia cinco brulotes, dos xabeques y dos fragatas de á 20 cañones.

La armada combinada, la vanguardia la mandaba Mr. de Gavaret, el centro Mr. de Court, y la retaguardia yo.

Mr. de Court mandó que su vanguardia hiciese fuerza de vela á tiempo que la vanguardia inglesa se acercó á nosotros, y separó al primer navío de los nuestros, que era el Oriente; y el centro enemigo compuesto de tres navíos de tres puentes y dos de setenta se echó sobre mi navío el Real (los navíos franceses prosiguieron su fuerza de vela) yo les dexé acercar quanto ellos quisieron sin tirarles un tiro, y entonces al de menos de la mitad de un tiro de fusil Mathews habiendo orzado con sus cinco navíos, empezó por tres tiros el combate, y no habia acabado el tercero quando las quatro andanadas de mi navío quasi todas se emplearon contra el de Mathews llamado el Namur, que luego que recibió la descarga orzó, y no volvió mas á presentarme el costado, sino que me atacaba por la mura. Los quatro navíos hicieron un fuego qual jamas se ha visto igual, el Real parecia un volcan, y así duró quatro horas un obstinado combate, en cuyo tiempo recibí una herida de me-

tralla en la pierna derecha, la que no me estropeó por las botas dobles que tenia puestas, y de allí a una hora me hirieron en la oreja izquierda, que creí me la habian quitado, y fue preciso irme á curar. ...

En este intermedio la vanguardia inglesa batia á mi vanguardia, y el Neptuno fue muy maltratado con muchos balazos á flor de agua: mataron á su capitan Olivares, y con mas de cien hombres fuera de combate se vió precisado de arribar.

Al Constante á las dos horas de combate le hicieron arribar, mataron á su capitan Iturriaga, y fue preciso abandonar la línea por los muchos balazos que tuvo, dexando mi proa descubierta, pues era mi matalote de delante. El Poder sufrió el fuego de tres navíos, y habiendo herido á su capitan Urrutia, que viéndose desarbolado de todos sus palos, y que se iba á pique, se vió precisado á rendirse á los ingleses.

El Oriente y América se mantuvieron quanto pudieron; pero el Oriente maltratado arribó, y la América sostuvo el combate ayudado en algo de tres navios franceses, que tiraron algunos cañonazos á lo léjos.

El Hércules, que era mi matalote de popa, sostuvo bien el ataque; pero incomodado arribó un poco para componerse, y fue de gran socorro á mi navio, donde toda la fuerza inglesa se aplicaba á destruirle; pero este navío como una roca echó á pique un navío de setenta cañones, desarboló uno de tres puentes, y no habia ingles que, probando el costado, volviese á presentarlo, porque el cañon jugaba como si fuera fusilería.

Mi retaguardia se venia aproximando y conteniendo la de los enemigos. Ya eran cerca de las cinco de la tarde quando el navío de Mathews, habiendo hecho señal á un brulote, él mismo lo conduxo sosteniendo el fuego de los mas horrorosos que se han visto en la mar; y Dios que favorecia nuestra constancia, al estar á tiro de pistola del navío el brulote, al tiempo de pegarse fuego de un cañonazo lo echamos á pique, y todos gritaron viva la vírgen y el rey, y empezó á avivar el fuego por nosotros, lo que visto por Mathews quiso venir á tomarme la proa al tiempo que le presentó el costado el Hércules, con que se dieron buenas descargas, obligándole á orzar y poner bandera blanca en lugar de la roxa de combate que tenia.

Ya se iban retirando quando, entrando de la retaguardia el S. Fernando y Brillante de refuerzo, se renovó el combate contra siete navíos ingleses, pero un poco léjos; y de allí á media hora, que eran las seis y media, los ingleses nos dexáron el campo de batalla por nuestro, y se retiraron.

Los franceses en todo este tiempo vieron los toros desde el balcon: dicen que Mr. de Court hizo señal de virar á su vanguardia, y que no fue visto; se supo que habiendo virado Mr. Gavaret le mandó no lo executase sobre los enemigos, sino que arribase sobre él; que Mr. de Court viró con tres ó quatro navíos hácia los ingleses que hacian la vanguardia; pero estando cerca de ellos ni unos ni otros hicieron fuego.

Todas estas circunstancias manifestaron en esta ocasion la poca gana que tenian de cumplir

su proyecto de atacar á los ingleses con espada en mano. Lo fixo es que si Mr. de Court ataca, despues de hacer virar de bordo á un tiempo á sus dos esquadras, los ingleses quedan perdidos.

La fortuna de mi navío consistió en que, por grande esfuerzo que hicieron los ingleses para desarbolarle, nunca lo lograron, aunque vieron caer la verga mayor, y estar hecha polvo la xarcia, y pasados de balazos palos, vergas, y casi sin velas.

Este combate ha costado la vida en el Real al capitan Geraldino, á mi segundo ayudante Padilla y al capitan de granaderos, y herido yo y tres oficiales y dos guardias-marinas Roco y Espadero, y cincuenta y seis muertos de la tripulacion, y ciento y diez y ocho sin piernas ó brazos, doscientos setenta de menores heridas, toda la gente del alcázar ó muerta ó herida.

En los demas navíos ha habido otras desgracias de oficiales y guardias-marinas que, por no dilatarme, no los nombro.

A la noche Mr. de Court me envió á decir que volviera á ponerme en línea de combate, y que yo formase otra vez la retaguardia: yo le hice responder por Mr. de Lage que los navíos que la hacian no estaban en estado de hacer retaguardia ni vanguardia; pero que si queria me pondria al centro con la Santa Isabel y el Real, y que se interpolasen mis navíos con los suyos; y que si venian los ingleses otra vez á atacarnos, tenia yo pronto en el Real sesenta tiros por canon.

Entonces arribó sobre nosotros, y nos cu-

brió toda la noche, hasta la mañana que se presentó con sus navíos delante de los ingleses, y represaron el Poder sacándole la gente y un oficial ingles, sobrino del Wernon, con veinte hombres ingleses, y la gente española en número de trescientos cincuenta, la que se repartió en mis navíos; y á Urrutia su capitan, que estaba herido, se lo llevaban prisionero con otros oficiales y guardias-marinas, y entre los que dexaron en el navío fue el segundo capitan don Bernardo del Campillo el que fue recuperado esta mañana. El Hércules encontró el dia 23 con un navío ingles de tres puentes, con quien se batió mas de una hora obligándole á retirarse, y es falso que los franceses lo libertaron; pues estando á sotavento no lo hubieran socorrido en todo el dia.

Los franceses que se pusieron delante de los ingleses, arribando estos sobre ellos, se retiraron sobre nosotros la mañana siguiente del 3; y habiendo sobrevenido el viento fresco al N E, nos llevaron á las costas de Cataluña hasta junto al cabo de S. Sebastian, donde se desaparecieron hasta que vimos el cabo de Palos; y con ellos dimos fondo en este dia 10 del corriente, que es quanto puedo decir á vm.

Plano, historia y verdadera relacion del combate naval dado cerca de nueve leguas del cabo Sicie, en Provenza, en 22 de febrero del año de 1744 entre las esquadras combinadas de España y Francia, la primera mandada por el gefe de esquadra don Juan Josef Navarro de Viana, hoy dia marques de la Victoria y director general de la real armada del rey nuestro señor; y la segunda por el teniente general Mr. de Court de la Bruyere, teniendo á sus órdenes al gefe de esquadra Mr. de Gabaret, quedando victoriosos y dueños de la mar de combate los solos doce navíos españoles abandonados de los franceses, que no entraron en combate, contra la armada inglesa compuesta de quarenta y dos navíos con once de tres puentes mandados por el almirallo Mathews y los xefes Rowley y Lestok, reynando en España Felipe V el animoso y la reyna doña Isabel Farnese la prudente.

Este combate tan glorioso á nuestra nacion española se procuró obscurecer por la política de la corte de Francia y tambien de la disimulacion de la nuestra, que como su aliada creyó fidelidad en sus promesas y tratados. Pero esta funcion de mar, digna de inmortal memoria y universales aplausos, solamente los mereció de los mismos ingleses y de todos los capitanes mas valerosos franceses, que fueron testigos de vista, cuyos nobles y generosos corazones hicieron justicia al mérito y valor de los capitanes españo-

les, comandantes de navíos y sus oficiales, y con particularidad resalieron los elogios sobre la conducta, constancia y valor de su animoso general que los mandaba, que fue el que con su navío el Real desde el principio del combate hasta el fin sostuvo el mayor, mas vivo é inmediato continuo fuego desde las doce y media hasta el anochecer.

Jamas combate de mar tan desigual en número y calidad de navíos fue mas vivo é inmediato, y quasi al tiro de pistola. Los ingleses con la superioridad del barlovento, número y calidad de sus navíos, creyeron con verosimil confianza destruir la esquadra española compuesta de navíos marchantes y solamente seis del rey, y mucho mas viendo que la esquadra francesa se apartaba y excusaba el combate. Pero fueron con tanta constancia, valor y sosiego recibidos, que perdida la esperanza de vencerlos, y sobre todo del fuego incesante y terrible del navío de ciento y catorce cañones del comandante español, se vieron obligados (despues de haber usado la supercheria de quemar un brulote para incendiarlo) al cabo de cinco horas de combate y de un continuo fuego á retirarse maltratados, dexando el mar de combate y la victoria á los solos navíos españoles.

Historia de este combate.

La verdadera figura y situacion, como la formacion de ambas armadas inglesa y galo-hispánica, se representa en la figura primera, y respecto al viento que corria, las líneas quasi

curvas que formaban, y la relacion sucesiva desde el principio, medio y fin de esta memorable funcion de mar, es la siguiente:

Las máximas é interes de la Francia ha sido siempre tener á la España en un estado de que su alianza le fuese necesaria y dependiente, y así siempre procuró en el reynado de Felipe v destruirle las fuerzas marítimas. Buenos exemplos las quillas quemadas en los Pasages, y los navios derrotados por la esquadra inglesa en cabo Páxaro el año de 1718, pagada por la Francia, estando la España con unos y otros en paz.

En esta ocasion parece que queria libertarse de la esquadra española que se habia retirado en Tolon (despues de haber felizmente desembarcado en puerto Especie las tropas que habian de servir en Italia baxo las órdenes del duque de Montemar) y donde habia quasi dos años que demoraba bloqueada de la armada inglesa fondeada en las islas de Hieres, la qual interrumpia el comercio de las costas de Francia y de sus embarcaciones.

La esquadra española se componia de diez y seis buques, donde solamente habia seis del rey, y los demas eran de comerciantes, donde ninguno tenia sesenta cañones, con baterías de diez y ocho y ocho.

Las razones y ofrecimientos de la Francia para obligar á la España á que, uniéndolos á sus navíos, atacasen la armada inglesa, fue visible pretexto para aniquilarlos, y empeñar mas á la España á perpetuar su alianza. El aparato lucido de sus mejores navíos, las jactancias en

el modo de atacar á los ingleses por un abordo general, todas eran manifiestas señales del engaño de una visible apariencia con que imponian á nuestra corte, apoyando sus razones de que nuestro exército no podria pasar el Varo sin que se desalojasen los navíos ingleses de las islas de Hieres.

Resuelta por ambas cortes la union de los navíos españoles con los franceses, que estaban en paz con los ingleses, quedaron ambos á las órdenes del teniente general de marina Mr. de Court de la Bruyere, preparándose todos para combatir los ingleses, no pasando dia sin conferencias, que todas se publicaban con la resolucion de atacar espada en mano á los navíos ingleses. Formáronse diferentes planos para alucinar á los españoles, poniendo sus navíos interpolados con ellos, que al fin mudaron poniendo la esquadra española á que hiciese la division de la vanguardia, y los demas navíos franceses una la division del centro y la otra la division de la retaguardia.

Estas tres divisiones eran mandadas segun se ve en la targeta, y la armada inglesa fuerte de quarenta y dos navíos de línea mandada por tres gefes Mathews, Rowley y Lestok se habia reforzado con gente tomada en Piamonte.

Deliberada la salida de Tolon para atacar la armada de Inglaterra, el comandante español resolvió dexar quatro fragatas viendo que los socorros prometidos que debian salir de Cataluña nunca llegaban, considerándolas incapaces de entrar en línea por el inferior calibre de su artillería, y con sus equipages reforzó los doce



restantes navíos que tenia, y en menos de veinte dias les hizo descubrir gran parte de sus quillas dándoles pendones reales, tumbándose los navíos los unos sobre los otros. Ellos consistian en el navío de tres puentes el Real de ciento diez cañones montados, del Santa Isabel de ochenta cañones, del Hércules, Constante, América y S. Fernando de sesenta cañones, y los demas Brillante, Soberbio, Oriente, Poder, Alcon y Neptuno de cincuenta y dos hasta cincuenta y quatro cañones con baterías de diez y ocho á reserva del Constante, que su batería baxa la tenia de veinte y quatro.

En este tiempo habiendo hecho siempre vientos contrarios á la salida, intentaron salir del puerto de Tolon á su rada los navíos el dia 19 de febrero; pero calmando el viento y por abordos en los navíos franceses entre el Leopardo y una fragata no pudieron salir antes que el dia 20.

Se supo por los mismos oficiales franceses y de algunos españoles que tres dias antes de la salida de los navíos habian encontrado en una silla de camino solo y sin criados á Mr de Court que iba á Hieres, donde en una choza tuvo una conferencia con un comisario y oficiales ingleses; de lo que despues se infirió con justo motivo, y por lo que operó la esquadra francesa, que establecieron la suerte del exterminio de los navíos españoles.

El dia 21 por la variedad de los vientos hicieron las esquadras combinadas algunos movimientos quando á la tarde de este dia Mr. de Court envió una órden por escrito al comandan-

te español, que con sus navíos estaba destinado á hacer la vanguardia de la línea, para entrar con ellos á atacar los navíos ingleses que estaban fondeados dentro de las islas, entrando por el pequeño paso. Idea tan impracticable, pues era preciso que entrasen uno á uno los navíos. El comandante español le representó todas las dificultades naturales que podian suceder, como el no poder formar en línea en muchas horas, los brulotes que podian echarle los ingleses situándolos al barlovento, y qué quando llegaria el caso que él con sus navíos los socorriese, y mucho mas si les faltaba el viento. No obstante de aprobar Mr. de Court las antecedentes razones, le mandó segunda vez el que era preciso que entrase. Quien considerare esta órden no tendrá dificultad en inferir qual era la intencion de la Francia, pues claramente demuestra que era la destruccion de los navíos espanoles, que todos hubieran sido sacrificados á la política inhumana de la Francia.

Ya al amanecer del dia 22 el comandante español se habia preparado y dado las órdenes á sus navíos para entrar por el pequeño paso, quando la Providencia divina oponiéndose á tan loca, cruel y bárbara empresa, dispuso que los navíos ingleses puéstose á la vela al número de veinte y nueve saliesen por el gran paso de las islas, y luego salieron los demas, agregándosele por la mañana de refuerzo el Malboroug y otros. Lo que observado por Mr. de Court providenció que la esquadra española hiciese la retaguardia de la línea de combate comprehendida desde M á L, formando el centro desde K

á I, y la vanguardia que mandaba Mr. Gabaret desde H á G, quedando formada la línea de combate como un arco ó línea curva, como se ve desde M hasta H y G.

Los navíos ingleses despues de haber tardado algunas horas tambien se formaron en una mal compuesta línea curva, como se ve desde F hasta A. Amaneció este célebre dia con el viento moderado al E N E con alguna marejada, el que mudó al salir el sol al N E; y viendo el almirallo ingles que los navíos franceses, en lugar de prolongarse con los suyos, hacian fuerza de vela, dexando la esquadra española sin hacerle la señal de que forzase tambien de vela á la retaguardia; como el convenio era (como despues se supo) que ellos no entrarian en combate, el almirallo Mathews arribó con su division y la de su vanguardia mandada por el señor Rowlay sobre los navíos españoles. Serian las doce y quarto del dia, y él con su navío de tres puentes, como sus dos navíos matalotes se inmediaron un poco mas del tiro de pistola, donde habiendo orzado los rumbos que arribó, se barluó con el navío el Real, hizo la señal á sus navíos de empezar el combate, como lo hicieron al tercer cañonazo. No habia tirado el segundo quando el general español con todos sus doce navíos con el mayor valor y constancia le correspondió con todas sus baterías. Jamas en combates de mar se vió fuego mas inmediato y mas vivo. El Real parecia, segun refirieron los mismos ingleses, un infierno, durando sin cesar desde el principio así hasta el fin. La vanguardia inglesa A B, que vió que

los navíos franceses evitaban el combate, se quedó formando un peloton para batir los solos navíos españoles que estaban á la cabeza de su division, y la retaguardia inglesa mandada por el señor Lestok estando apartada, como se ve desde E á F, solamente los navíos primeros E, D llegaban con su cañon; pero los demas, como los españoles, no alcanzaban sus tiros. Habia dos horas que el combate duraba, y los navíos franceses continuaban á forzar de vela, sin querer atender á las instancias del señor La-Jonquierre, su capitan de bandera, á que virase de bordo á socorrer los navíos españoles. Infieran de todas estas tan visibles circunstancias si el fin del combate era otra cosa que el destruir los navíos españoles. Serian las tres de la tarde quando el navío el Constante, muerto su capitan don Agustin de Iturriaga, se vió precisado por los muchos estragos que tenia, á salir de la línea, como se ve desde R á S. De allí á poco le sucedió lo mismo al Neptuno (herido de muerte su capitan don Henrique Olivares) saliendo de la línea, como se ve desde T á V. El navío el Poder mandado por don Rodrigo Urrutia, que habia desarbolado del mastelero de trinquete al navío ingles la Princesa, y le habia hecho arriar su bandera, socorrido del navío ingles el Wervick, desarboló este totalmente al Poder, como se ve en X, y lo rindió haciendo prisionero á su valiente capitan herido en la cabeza, y llevándole con otros oficiales á sus navíos, dexando en el Poder un oficial, sobrino del señor Wernon, con veinte y tres soldados. El Hércules mandado por su capitan don Cosme Al-

varez, que con el mayor valor habia defendido la popa del Real, destruida toda su xarcia y aparejo se vió obligado á salir de la línea, y ponerse al abrigo de este navío para componerla, como se ve de Z á AA. Por la arribada del Hércules quedó el navío el Real solo, habiendo tanta distancia desde su proa al navío la América mas de legua y media, y desde su popa al Brillante mas de media legua, sufriendo siempre el fuego de tres navíos hasta cinco. Pero navío ingles que le presentaba el costado, no volvia á presentárselo. No habian quedado exêntos de desgracias los navíos ingleses. El navío Namour ingles tenia una chaza entera metida adentro; su bauprés lastimado, su xarcia deshecha, su general herido de contusion, de modo que al anochecer se vió obligado á mudar de navío.

El Malboroug, navío de tres puentes, que se le habia agregado aquella mañana á su armada mandado por su capitan el señor Cornwal, con un intrépido valor, digno de mejor destino, se metió por la aleta del Real dentro del tiro de pistola, y le dió su descarga de todos sus cañones y fusilería, como se ve en BB; pero correspondido del navío el Real tuvo la fatalidad de quedar desarbolado de los palos mayor y mesana, muerto su valiente capitan, su teniente sin un brazo, un número considerable de muertos y heridos; y con su bandera arriada, señal de estar rendido, pasó por la popa del Real atravesando la línea sin tirar un tiro.

Considerando el general ingles Mathews que era caso imposible desarbolar al navío el Real, hallándose con sus mayores navíos maltratados,

intentó atacarle por la proa; pero habiéndole recibido el Hércules remediado en algo de su xarcia, como se ve en AA, figura primera, y DD en la segunda figura, á la primera descarga le obligó á orzar.

El general español á las dos horas de combate se hallaba herido en la pierna derecha, y á las quatro recibió otra detras de la oreja izquierda, la que á instancias de todos le obligaron á que baxase á curarse. La tercera parte de su equipage fuera de servicio con mas de cincuenta y seis muertos, ciento y catorce sin brazos ó piernas, su verga mayor caida, y el puño de ella incendiado, que él mismo ayudó á apagarla con su mayor don Ignacio S. Justo. En tanto que le curaban las heridas le avisaron como al navío se le aproxîmaba un brulote para quemarlo; no pudiendo levantarse, aunque lo intentó por dos veces, mandó entonces á los oficiales don Blas Moreno, don Francisco Cisneros, que todos los oficiales y marineros voluntarios, que se quisiesen embarcar en su falúa, fuesen para ir á quitar la direccion del brulote. Entre ellos fueron don Pedro Sagardia, don Pedro Pablo Arrigoni, y los guardias-marinas Roco y Espadero, cuya providencia fue motivo que el brulote se quemase antes de tiempo, pereciendo en él su capitan Mackey y sus oficiales, echado á pique el brulote, que era la Anna Gallovay, como se representa en segunda figura en EE. Desvanecido el peligro del brulote volvió el Real á un fuego mas vivo que antes. Serian las quatro y media de la tarde, y el sol para ponerse, quando los franceses empezaron á virar de bor-

do, creyendo al Real volado, y los navíos españoles desmantelados, como se ve en FF, figura segunda, lo que visto por el señor Mathews, no fiándose de los franceses que tenian todos sus navíos intactos, y viendo la quema inutilizada de su brulote, hizo la señal á todos sus navíos de retirarse, como se ve en GG, virando de bordo al tiempo que los navíos españoles, que hacian la cola de su division HH, se habia unido á su comandante el Real, entre ellos el San Fernando mandado por el conde de Vegaflorida, el Brillante por don Blas de la Barreda, quienes al pasar saludaron á la voz de *viva el rey*, poniéndose delante del Real, y uniéndose tambien el Santa Isabel mandado por don Ignacio Doutevil, como se ve en II, cuyos navíos sufrieron el continuado y violento fuego de los navíos ingleses de su centro y vanguardia (que quedó retroguardia) retirándose y dexando dueños del mar de combate á los navíos españoles en la situacion, como se ve en la figura segunda en las letras HH, II y EE.

El Oriente mandado por don Joaquin de Villena, que estaba á la cola de los navíos franceses, como en KK, creyendo incendiado al Real, y viendo la inaccion de los navíos franceses, como los demas navíos denotados, resolvió destacarse de ellos, y habiendo virado de bordo y corrido, como de KK á II, encontró con el Constante, como en MM, quien le pidió conserva; pero sobrevenida la noche, y refrescando el viento con grande mar se separaron, y ambos se retiraron para Cartagena.

El América mandado por don Anibal Pe-

trucci viéndose entre los franceses, habiendo sufrido mucho fuego de los navíos ingleses de su vanguardia, habiendo preguntado á Mr. de Court lo que debia hacer, le mandó se incorporasen con sus navíos, lo que hizo desde NN. El Neptuno OO, su capitan sin esperanza de vida, arribó á Barcelona, donde lo enterraron.

Despues de haber virado los franceses, los de su vanguardia, que se inmediaron con los ingleses que no habian todavía virado, no se tiraron ni un tiro de fusil. Otra prueba evidente de su buena correspondencia, como se ve en QQ, los quales habiendo encontrado al navío español el Poder, como en RR, lo tomaron haciendo prisionero al oficial y soldados ingleses, y sacando á todo el equipage: este se repartió en los navíos españoles, y le pegaron fuego, que no tuvo efecto. Aquella noche Mr. de Court envió órden al comandante español para que se preparase, porque á la mañana queria atacar á los ingleses; pero este prudente y valeroso general le respondió que podia considerar en el estado que estaba; pero si queria batirse, interpolase sus navíos con los que le habian quedado, que todavía el Real lo tenia con sesenta tiros por cañon, y fue la última prueba de querer exponer los navíos españoles al total exterminio. Amaneció el dia 23 con el mismo viento y gruesa mar: los ingleses distantes del mar de combate de ocho leguas al barlovento, y los franceses otras tantas al sotavento de los navíos españoles. El Hércules encontró con un navío ingles, con quien se batió por mas de dos horas, obligándole á retirarse. Y los franceses habiendo

virado de bordo se fueron hácia los ingleses, lo que visto por estos reviraron sobre ellos, y entonces los franceses revirando se pusieron al sotavento de los españoles, que componian sus aparejos. A la revirada de los ingleses estos encontraron con el navío el Poder sin gente, y fueron ellos que le pusieron fuego, habiendo volado á las ocho de la noche.

Esta es la verdadera é ingenua relacion de este glorioso combate para la nacion española y su marina, que los franceses procuraron con mil embustes y mentiras obscurecer; pero los generosos ingleses, aun siendo contra ellos, han publicado el valor español, la conducta y constancia de su general. Los franceses abandonaron á los españoles aquella misma noche, y luego se dexaron ver en cabo de Palos entrando todos el dia 10 de Marzo en Cartagena, los españoles victoriosos y los franceses corridos.

APENDICE NUMERO 13 DE LA PAGINA 196.

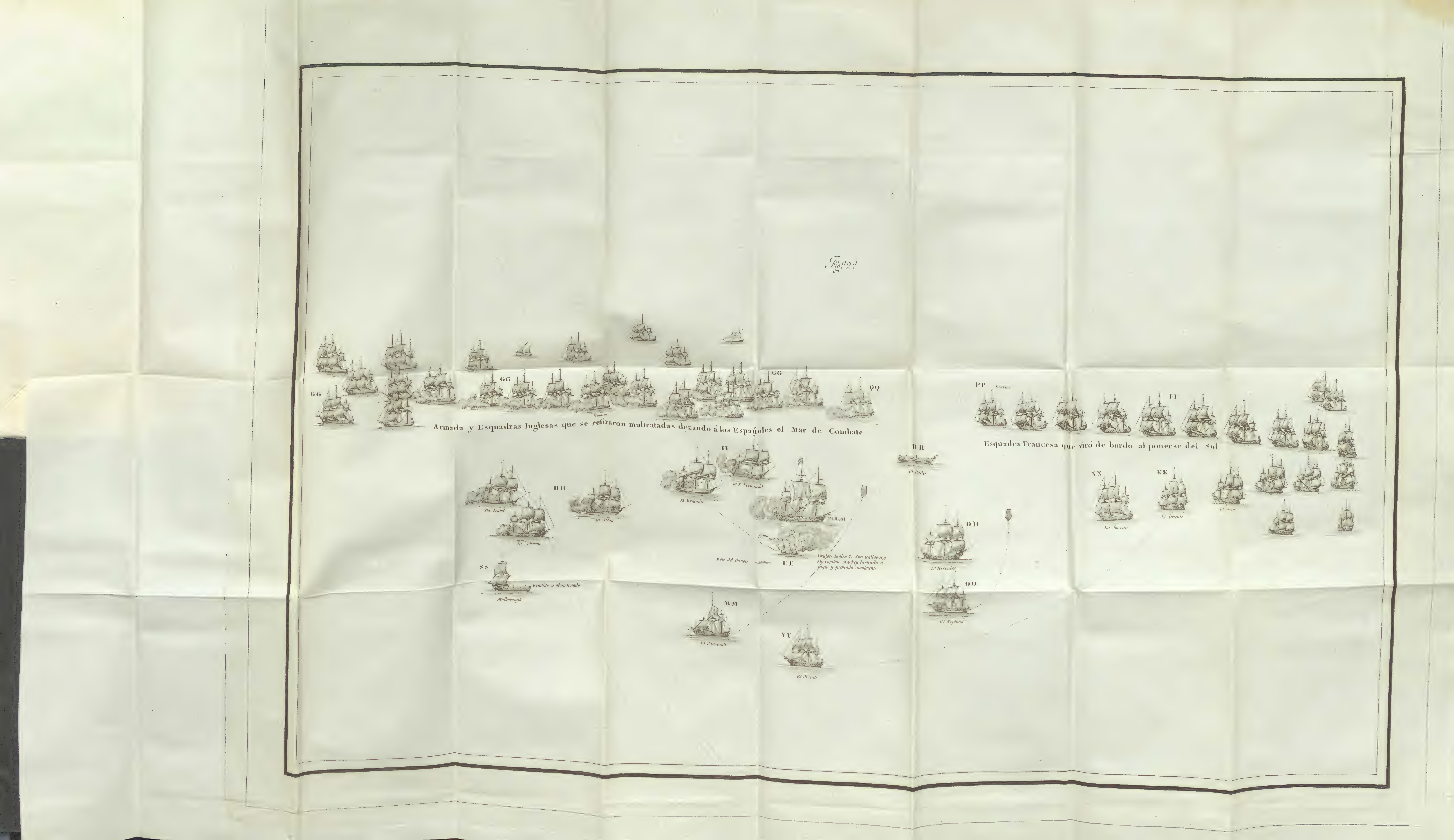
Carta de Mr. Saurin, comandante del navío Tigre á Navarro, despues del combate de cabo Sicie.

MONSIEUR.

J'ai l'honeur de vous faire mon plus affectueuse, et plus respectueux compliment sur la gloire très éclatante que vous venez d'acquerir, mon general.

Rien au monde de plus grand et de plus heroique que la magnifique defense que vous


Costa de Provenza
N E
Armada y Esquadra Inglesa al Barlovento
El Real
Esquadra Española y Francesa al Sotavento


Fig.ª 2.ª
GG
GG
GG
QQ
Namur
Armada y Esquadras Inglesas que se retiraron maltratadas dexando á los Españoles el Mar de Combate
PP
Borcas
FF
Esquadra Francesa que viró de bordo al ponerse del Sol
II
El S. Fernando
El Brillante
RR
El Poder
HH
Sta. Isabel
El Alcon
El Soberbio
El Real
Falua
Bote del Brulote
EE
Brulote Ingles L. Ann Galloway su Capitan Mackey hechado á pique y quemado inutilmente
SS
Rendido y abandonado
Malborough
MM
El Constante
YY
El Oriente
DD
El Hercules
OO
El Neptuno
NN
La America
KK
El Oriente



avez fait, monsieur, et qui que se soit dans notre empire n' a plus noblement et plus valeureusement manœuvré et combattú les ennemis de son maitre, qui ne sauroit vous accorder, mon general, rien d'assez grand pour vous recompenser selon moy et mon fils et les officiers distingués et honestes gens, et connoiseurs en cause.

Je le souhaitte, monsieur, de tout mon coëur et de toute mon ame, parceque vous pouvez vous estre aperçu que j' honorois parfaittement vostre mérite, mon general, et que j'y prens par consequent tout le part possible a ce qui vous regarde: ayant l' honeur d' estre et mon fils aussi avec toute la consideration qui vous est düe, c' est à dire, infinie è respetueuse.

Monsieur.

Vostre très humble et très obeissant serviteur

Saurin.

A bord du vaiseau le Tigre à la rade d'Alicant à 28 fevrier 1744.

APENDICE NUMERO 14 DE LA PAGINA 205.

Carta del capitan del Poder don Rodrigo Urrutia al general Navarro, despues del combate de cabo Sicie, en un pingue surto en el puerto de Barcelona á 29 de marzo de 1744.

Excelentísimo señor: Muy señor mio. Perdon por la poca cortesía del papel, que no permite mas cumplimiento la humildad de una tartana donde me ha zambullido la sanidad por gran favor.

Mi combate V. E. lo veria; mi suceso no fue tan desgraciado, pues puedo contar que excusó mayor desgracia.

Por cortejar la curiosidad de V. E. diré que el dia 24 de febrero siguió á V. E. y á sus amigos el señor Mathews hasta Rosas, á cuya vista llegó el 26; y contento (segun malicio) de no haberlo encontrado, fue sobre Mahon el 28 para dar aviso á aquel gobernador de que los franceses eran enemigos: el mismo dia hizo derrota para Hieres, y el NE. le obligó á volver á Mahon. El 2 de marzo dió fondo con NO. á la boca del puerto, donde experimenté de gefes y oficiales unos cortejos y alabanzas superiores á mi mérito.

El 3 me llamó el señor Mathews á su bordo: presentéme y mandóme ponerme mi espadin, con su *vous meritez le portter* en buen frances; y me dixo fuese á tierra, donde daba órden para que me diesen de su cuenta quanto

dinero pidiese, y de que se me aprontase un navío de víveres para que luego me conduxese con mi gente á Barcelona.

Aunque hubiera querido usar de su generosidad, en tierra no me dieron lugar el gobernador, intendente y principales de Mahon para tener necesidad; porque hasta el dia 22 que me detuvieron los N. y NO. pensé que Dios me habia guardado la vida en el combate para perderla en otros de botellas y punches.

Todos los brindis (despues del rey británico) eran al almirante Navarro. Todas las sobremesas caian en la Real y en el valor de los españoles, confesando todos generalmente la superioridad á ellos mismos, y encendiendo el furor contra quien debiera imitarnos.

El Malborug, de noventa cañones, que batió á V. E. por la popa de Mathews, fue remolcado la noche del combate á Mahon, desarbolado y casi deshecho. Su capitan Cornwell, famoso y muy rico, muerto, el capitan de infantería y el primer piloto: el primer teniente con un brazo menos, y cincuenta muertos con noventa heridos, que los mas murieron en Mahon.

El Namur de Mathews quedó con su baupres rendido, el mastelero de velacho ménos, y tan maltratado que aquella noche cambió de navío, habiendo tenido muerto su capitan de bandera Rusell y doce hombres.

La Princesa, que empezó conmigo el fuego, quedó á mi tercera descarga con la verga de gavia rota, y su mastelero de proa, con quince muertos y veinte y dos heridos, en cuyo esta-

do su capitan Pet arrió su bandera, y se me rindió arribando á la banda: subió el primer teniente y le obligó á izarla; pero él la volvió á mandar arriar hasta que viniendo á batirme el Somerset de tres puentes la izó otra vez, y no volvió al combate.

Todos los navíos que estaban á la popa de V. E. hicieron á los enemigos mucho daño que satisfacen á una voz con dignas alabanzas, confesándole al Hércules y Brillante mucha parte de defensa á la Real, y el fuego de esta le llaman fuego de los infiernos.

Entre todos les hemos muerto y herido ochocientos, de los que pocos viven.

El capitan del brulote Mackuey (que lo era de navío) se quemó con el teniente y quatro hombres.

La esquadra tardó dos dias en repararse con ciento cincuenta carpinteros trabajando dia y noche; pero no quedó tan bien, que habiendo hecho vela el 5 de marzo para Cartagena, tuvieron un NE. fresco sobre Mallorca, y arribáron el 10 á Mahon con tres navíos de tres puentes, y uno de setenta desarbolados, y dos con palos rendidos, de suerte que entró la esquadra en Mahon donde se componia hasta el 22 que yo salí; y para ver de salir en todo el mes se dexarán al Donstshster de tres puentes, y al Malborug, que van á componerse á Inglaterra.

En estos dias puso Mathews en consejo de guerra á cinco de nueve capitanes, porque se disculparon de estar favoreciendo á mi navío quando le mandaba que fuesen sobre la Real; y como Mathews tiene bastantes consejos sobre su con-

ducta, han quedado todos con sus empleos, de que murmuran todos con gran desenfreno.

Ayer llegué aquí bueno con toda mi gente, á excepcion de seis marineros que quedaron enfermos en Mahon, y todos somos treinta y tres.

Nuestro señor guarde á V. E. como deseo.= Rodrigo Urrutia.

APENDICE NUMERO 15 DE LA PAGINA 216.

Noticias de Mr. de Lage.

A la manera que con Cárlos v vino á España una plaga de flamencos que asaltaron todos los puestos lucrativos; tras Felipe v entró una multitud de franceses, que se creyeron en Paris preferibles para los apuros de la guerra de sucesion. Nuestra marina se halló con muchísimos, porque en buques de Francia se hizo todo el comercio de Indias por la absoluta falta de galeones y navíos de guerra españoles, en cuyo servicio permanecieron aquellos quando ya se tuvo armada, segun se echa de ver en las listas de sus oficiales hasta los años de 1750. El mismo monarca dió razon de esta conducta en cédula de 1714, quando empezó á organizar la renaciente marina con motivo del sitio de Barcelona.

Uno de los primeros advenedizos fue Mr. de Lage, que en viages á la China, y contrabandeando en el Perú hizo caudal. Compró en Francia la tierra de Cueilly y otros lugares de que se decia señor; y en 1715 se presentó en Madrid, solicitando con el favor de Patiño se le

admitiese en la marina, para la que presentó varios proyectos. Las dos siguientes cartas del Jesuita Daubenton manifiestan qual eran, y su éxîto.

MONSIEUR.

Je n'ai rien oublié pour vous rendre service: j'ai representé vôtre mérite; j'ai lu au roy vos lettres, et celle de Mr. Patiño: si mon credit égaloit mon zele pour vous, vous seriez bien tot chef d'escadre, mais sur les pretensions temporelles je ne puis quoique ce soit. Je n'ai que la voie de la representation, et dont encore je n'use que très rarement, et seulement à l'égard des persones que j'honnore autant que vous. Or je ne veux pas vous tromper; á vous parler franchement, je vois très peu d'esperance du succés de vostre pretension poussèe par mon canal: j'ai eu l'honneur de vous le dire, et je le repete, vous ne pouvez réussir que par celui de Mr. don Andrè de Pez; c'est luy seul que le roy consulte, et écoute sur les afaires de la marine. Je suis très mortifiè de ne pouvoir vous marquer plus eficácement le respect et l'atachement particulier avez le quel j'ai l'honneur d'être Monsieur. = Vôtre très humble et très obeissant serviteur = Daubenton S. J. = Mr. de Lage de Cueilly.

MONSIEUR.

On a renvoyé vostre projet à ceux que vous aviez marquèz: comme la goute ne me permit pas hier d'aller chez le roy, je n'ai pu rêpon-

dre qu'aujourdui à vôtre derniere lettre: je me suis trainè ce soir comme j'ai pu au palais; le roy m'a dit qu'il goutoit fort votre projet, étant dirigé contre les turcs, et les maures, et qu'il est fort mortifié de ne pouvoir l'admetre à cause de la necessité indispensable oú il est de se servir des vaisseaux que vous demandez; je souhaite fort, Monsieur, de trouver des occasions plus favorables de vous faire connoitre le veritable, et respecteux atachament avec le quel j'ai l'honneur d'etre, Monsieur = Vôtre très humble et très obeissant serviteur = Daubenton J. = Al Escurial le 14 d'aoust.

Al cabo de veinte y cinco años osó dar al señor infante don Felipe la siguiente representacion, que mejor merecia el nombre de libelo, y que damos íntegra para que se conozcan sus manejos.

Le 2.me octobre 1740.

MONSEIGNEUR.

Je suis à la cour depuis le mois de juin, j'ai presentè mon memorial, il a été par le voie ordinaire au conseil de V. A. où après avoir été examiné il a plû à V. A. de remetre à la volontè du roy la grace qu'il luy paroîtroit convenable à son royal service de m'accorder.

Il y a long tems de cette decission, et que ce memorial à essuyè de retards inesperés, il est certain que ces delais affectés sont directement opposés au service du roy. Ou l'on veut que je serve, ou nou? J'attens la decission de S. M.

pour m'y conformer sans rester à la cour dans une indigne oisivitè au milieu d'une pleine guerre maritime, où je pourrois servir le roy contre ses ennemis avec dignitè; ou sì je suis inutil prendre mon parti.

Mon memorial est en fin de retour de Madrid, et presentement entre las mains de Mr. le marquis de Villarias pour le rapporter au roy.

Il y a, Monseigneur, vint cinq ans que j'ai honneur d'être capitain des vaisseaux de haut bord, et quince de chevalier de St. Lovis: la plùpart des lieutenant generaux, et tout les chefs d'escadre sans exception sont mes cadets: si je n' ai pas donnè des marques éclatantes de ma capacité dans le service, ce n'a pas été ma faute, ni manque d'etre connû de tout l'univers pour homme expert dans la marine, ayant servi, et commandé avec distintion, depuis 1705 á mil septcent dixhuit que j'ai toûjours été en mer sans discontinuer.

Je remêt cy-joint à V. A. deux lettres du Rd. Pere Daubanton en original: il y a dix neufans par l'une desquelles V. A. verra que Mr. de Patiño, pour lors intendant general de la Marina à Cadiz, luy ecrivoit que le roy n'avoit pas un meilleur officier que moi: qu'il pouvoit soliciter S. M. de me faire chef d'escadre. Je fis ensuitte le projêt d'armer à mes frais les vaisseaux le Camby de 70 canons, le Conquistador de 66, la fregatte L'aigle de 28, montée de 1460 hommes, le quel armement m'auroit coutè suivant l'ètat que V. A à vû dix sept mille piastres par mois sans qu'il en coûtat rien au roy; je n'avois pour me rembourser que les prises que je

pouvois faire sur les turcs ou maures: le roy fut charmè de mon projet, mais la jalousie que don Andres de Pes, pour lors ministre de la Marine, avoit contre Mr. de Patiño, avec qui j'etois venû de Cadiz en cette cour, suffit pour faire échouer ce projet sur un faux exposé. Ce ministre ayant assuré S. M., comme il est visible par la lettre cy-jointe du Pere Daubanton, que les vaisseaux que je demandois étoient destinés pour les Indes; ce qui n'etoit du tout point vrai, ayant étés armez sous le commandement de don Antonio Serrano pour aller dans la Mediterrance à rien faire que depenser l'argent du roy inutillement: c'est ainsi que pour des causes particulieres le roy a toujours été la victime; et que sa Marine n'a point aquis le éclat quelle pouvoit facillement avoir.

Votre Altesse a vû le projet que j'ai fait m'ayant été proposé par le marquis de la Mina, ministre et ambassadeur du roy aussitot la declaration de cette presente guerre d'armer trois vaisseaux monté de 104 canons, 1028 hommes d'equipages aux ordres du roy pour une annee entiere à mes frais; ce qui auroit coûté à la fin de la campagne quatrecent mille piastres, sans qu'il en coutat rien au roy: il n'y avois pour mon remboursement que les prisses que j'aurois pu faire, et ne demandois pour toutes ces avances que la patente de chef d'escadre, mais ceux à qui je ne conviens pas ont empechè que ce projet parvint à la connoissance de V. A., ni au roy. Si mes soins et mes idées quelques utiles et avantageux qu'ils ayent été pour le service de S. M. n'ont pas en lieu par

les raisons que je viens de citer, ce n'a pas été ma faute: il y a encore du remede, je n'en merite pas moins les bontés et les graces du roy.

J'ay des envieux; ils me fint honneur: c'est une preuve evidante que je suis exempt du mèpris.

V. A. connoit par les pieces que j'ai eu l'honneur de luy presenter mon zele et l'amour que j'ai toûjours eu suivant l'ocurence des tems pour la gloire des armes de S. M. en offrant ma vie et mon bien pour son service.

Je suis encore tout pret d'entretenir deux des vaisseaux de S. M. a mon choix a Cadiz pendant six mois et plus à mes frais à courir sur ces ennemis, pourvu que S. M. me laisse l'entiere liberté de les faire carener, équiper, et composer les equipages à ma satisfaction; mais il est necessaire d'une prompte dépeche parceque le tems se passe insensiblement. L'armement que je propose me coutera en salaires et vivres quince mille piastres par mois, je m'oblige en quince jours de mon arrivée à Cadiz d'être à la voile.

Voila, Monseigneur, comme je parle pour le service du roy: peu d'officier en feroient autant. V. A. peut donner sa parolle au roy que suis pret à executer ce que je propose: ce memoire est envers V. A. mon engagement.

J'ai l'honneur d'être de vostre Altesse.=Monseigneur.=Le très humble, et très obeissant serviteur=De Lage de Cueilly.=A S. A. Monseigneur L'infant don Philippe grand amiral.

Pasada la anterior representacion al almirantazgo, uno de sus ministros, don Francisco Cornejo (de los generales de marina mas respe-

tables de su era) dió el siguiente informe:

,,He visto los papeles que ha presentado don Gil Fernando de Lage, y que no contienen mas substancia de la que él relaciona de sí mismo, sin exhibir título, patente, certificacion ni fe de oficios que lo autorice en lo judicial, á fin de saber donde, quando y á quien ha servido, qué campañas ha hecho, y en qué combates se ha hallado; y dexando en silencio una importancia tan precisa como esta, pasa osadamente y sin venir al caso á denigrar al ministerio del Gobierno y á la Marina en una representacion que hace por escrito y firmada al señor infante don Felipe, diciendo entre otras disonancias, que con dilaciones afectadas, contrarias al servicio del rey, han retardado su despacho. Que se ha gastado la Real Hacienda inútilmente: que por causas particulares ha sido siempre S. M. la víctima; y que su marina no ha adquirido ningun esplendor, como le podia tener facilmente, cuya sátira solo podia proferirla un frenético. Y ademas de que con él mismo he justificado que ni un solo dia ha servido á S. M., le he sacado delinqüente, pues habiendo hecho dos viages á la China, hizo los retornos á las costas del Perú en la mar del S., donde contrabandeando adquirió caudal, lo que parece no se le ocultó á don Andres de Pes ni á don Josef Patiño, respecto de que no admitieron las propuestas que les hizo en aquel tiempo para incluirse en la marina de España; y aun hasta el padre Daubenton le desengaña en dos únicos papeles de los presentados. Añade que ha veinte y cinco años que es capitan de alto bordo, y

que todo el universo le conoce por hombre experto, siendo así que lo primero no consta, y en quanto á lo segundo (aunque no he faltado de la marina en todo el tiempo que cita) no le he conocido ni oido nombrar. Pretende por sus servicios, y ser caballero del órden de S. Luis quince años ha, le conceda S. M. el empleo de capitan de navío con la antigüedad desde el año de 715, á que le he respondido que solicita agraviar á todos los oficiales de la marina, quienes son muy ilustres, y han servido con gran honra; y que siendo él un sugeto tan recomendable como pondera, se hace reparable que no sirva en la marina de Francia. Todo lo referido se lo he dicho á solas y despues delante del marques de la Ensenada; advirtiéndole con claridad que yo no podia informar favorable hácia él. Ultimamente, viéndose convencido, me ha dicho y repetido mas de seis veces que él ha hecho la gracia al señor infante don Felipe de un toyson de oro, que le costó dos mil doblones en Paris, y á la reyna tres caxones de loza de Saxonia, y que así vaya gracia por gracia: cuyos términos y confianza me han escandalizado mas que todo lo antecedente, en que á mi parecer no encuentro mérito sobre que recayga merced alguna, salvo la que S. M. fuere servido dispensarle."

Si bien el consejo y el almirante se convencieron de la justicia de este dictámen, y con arreglo á él se informó al rey; S. M. *haciendo alguna memoria de que á este oficial le concedió patente de capitan de navío*", mandó al infante propusiese en qué se le debia emplear. En efecto se le confirió el mando del San

Isidro, que en Cádiz hacia parte de la esquadra de don Juan Josef Navarro. No bien posesionado, tuvo un pesado lance en el arsenal con el capitan de su maestranza y del puerto don Ciprian Autran. Negándose á hacerle ciertas obras en la cámara para su propia comodidad, le dixo: *Era indigno de la honra que S. M. le hacia; pues solo podia correr con las obras de su oficio de carpintero.*" Mientras vino de la corte la órden de que Navarro satisfaciese á Autran, dando una fuerte reprehension á Lage, este estuvo para perder el navío, por haberle puesto á la banda sin órden ni conocimientos.

Tal fue su conducta en la mar que, desde Barcelona con fecha de 8 de enero de 42, hay una carta de Navarro al ministro Campillo, cuyo extracto para el rey es á la letra: « Dice que don Gil Fernando de Lage le ha dado infinitos motivos para suspenderle del empleo con sus continuas locuras y mal trato que ha usado con todos, y muchas vexaciones de palabra y aun de obra con los oficiales de su navío, quienes con estas quejas le tenian presentado memorial firmado de todos, que no envia por haberle dexado á bordo, y hallarse en tierra quando escribe. Que por sí y por medio de otros oficiales de cordura le ha hecho diferentes amonestaciones suaves, así sobre estos puntos como sobre la conducta de su navío, y la libertad de ir con él donde queria. Que habiéndole llamado nuevamente, y amenazándole que las quejas de sus oficiales eran tan vivas que no podria libertarle de dar parte al rey, fueron sus respuestas llenas

de fanfarronadas y locuras, y hubiera pasado á suspenderle y dexarle en un castillo á no ser por el escándalo que causaria. Que no puede referir sin horror sus cosas tocantes á religion. Que siendo un riesgo que trasciende á la pérdida del navío, y á que algun oficial vencido del desprecio de su honra no lo sufra, lo hace presente para que se tome providencia." En tanto que la carta original se pasó al almirantazgo fue la entrada de nuestra esquadra en Tolon, y comisionar á Lage á Ayacio. Allí quemaron los ingleses el S. Isidro, y sufrió como su comandante un consejo de guerra. Declarado sin responsabilidad pidió licencia en agosto de 1743 para las aguas de Dignes, que se le concedió; y para venir á Madrid, por enseñar muchas órdenes secretas de Campillo sobre los súbditos de Córcega, que no mostró en su consejo de guerra: esto se le denegó; y él se mantuvo en Paris hasta pocos dias antes que saliera nuestra esquadra de Tolon, que se presentó en el Real, como diximos (pág. 170). Muerto Geraldino al fin del combate quedó mandando el navío; y al dar cuenta reservada á la corte el general Navarro de los que se habian distinguido, empieza por Lage escribiendo de su puño: „Don Gil Fernando de Lage. Es buen soldado y de valor; no tan marinero como se hace: aunque sabe el pilotage quanto basta para su oficio: merece el ser atendido." A este buen informe de fecha de 29 de marzo de 1744, en que olvidó el general todos los antecedentes que le desfavorecian, debió de Lage la encomienda de Hinojosa del Valle en el órden de Santiago, de cuya gracia se

avisó á todas las oficinas y sugetos que era del caso para su realizacion.

Mal satisfecho Lage de no verse general á los tres años de capitan de navío, grado por que empezó su carrera militar, pidió licencia por junio del mismo año para las aguas de Mompellier. Y desde Paris pidió otro permiso para mandar tres baxeles que armaba el comercio de Marsella contra enemigos de ambas coronas. Lo qual, conservándole sus sueldos y grado, le concedió S. M. con fecha de 25 de diciembre. Ninguna otra noticia hay suya entre nosotros hasta que con fecha de 15 de agosto de 1746 el príncipe de Campoflorido, embaxador en Paris, escribió al marques de la Ensenada: « Aquí ha salido un papel titulado: *Memorias de Mr. de Lage de Cueilly*, de que remito á V. E. un exemplar. No sé si efectivamente le ha mandado imprimir este sugeto; pero sí que solo sirve á irritar las dos naciones; y si él lo ha dispuesto y publicado, es digno de castigo, lo que procuraré averiguar si es factible." En el extracto que se hizo para el rey del libelo (porque el original no hemos podido hallarlo) se dice ,,está concebido en unos términos indignos contra el decoro de Navarro. El autor alaba el valor y buenas maniobras de los franceses: favorece poco á los españoles, y algunos los culpa; y solo Lage es el héroe que defendió el navío Real, y se declara agraviado de que se le hubiese dado una encomienda en recompensa de tan esclarecida defensa, quando á Navarro y otros que no lo merecian se dieron muchos honores y utilidades."

A pesar de tal conducta, Lage escribió al marques de la Ensenada la siguiente carta:

,,Excelentísimo señor.=Muy señor mio. Tuve la honra de pedir al señor duque de Huescar, á fines del año pasado, que escribiese á V. E. para comunicarle sus órdenes sobre mi ser para pasar á España, ó para ofrecer tres navíos del rey de Francia baxo de mis órdenes para el servicio de España: S. E. me dixo que en respuesta se le habia expresado que no hay lugar por ahora: me he mantenido quieto á causa del rigor del invierno, y discurria pasar á España por la primavera; pero S. M. cristianísima, habiéndome hecho proponer que continúe en servirle, he respondido, mas ha de seis semanas, á su ministro que S. M. se sirviese de entenderse con la corte de España, y que yo estaba siempre pronto á servir en todo lo que pueda interesar las dos coronas.

,,El dia 1.° de este mes me enviaron una patente de gefe de esquadra, y mil doblones en oro para ir á servir en Dunquerque con un grueso destacamento de gente de mar.

,,Pregunté si se habia escrito á la corte de España, y me respondieron que sí, y que el rey de Francia tomaba por su cuenta sacar la aprobacion de mi servicio.

,,Volví mi patente, y hice poner en ella: de Lage, capitan de navío en servicio del rey de España: costó trabajo en hacerlo; pero se hizo.

,,Volví los mil doblones, y dixe que no podia hacer registrar mi patente de gefe de esquadra sin que primero la viese el señor duque de Hues-

car, embaxador del rey mi amo, para tomar su dictámen antes de tomar el dinero, ni pasar adelante: el señor embaxador despues de haber leido la licencia que V. E. me envió para mandar la esquadra del rey en Tolon el dia 24 de diciembre de 1744, me ha dicho que no habiéndola revocado V. E. podia en consequencia de la misma órden continuar en servir en Francia, siendo cosa que mira directamente al estado, en que por consequencia se debe hallar el servicio de las dos coronas. Voy pues á admitir el dicho servicio, y á pasar á Dunquerque. Deseo que las órdenes que allí hallaré sean útiles á las dos coronas, y que V. E. haga aprobar mi conducta al rey, y se sirva concederme su aprobacion y proteccion. Dios guarde á V. E. muchos años como deseo y he menester. Versailles 7 de marzo de 1747.=Excelentísimo señor.=B. L. M. de V. E. su muy reconocido servidor.=De Lage de Cueilly.=Excelentísimo señor marques de la Ensenada.

El embaxador duque de Huescar, que acompañó esta carta con la suya, dixo en otra del 15 de abril: «Que el marques Piucieuls le manifestó que, aunque el mariscal de Saxonia intentó llamar á los enemigos á la parte de la Flandes marítima, se descubrió el secreto porque lo fió á de Lage, y este lo reveló á todo el mundo." De todos estos antecedentes emanó el decreto siguiente: «S. M. enterado de que de Lage no está separado de su marina ha resuelto que luego luego se haga textar su asiento de los libros"; de que se pasaron las órdenes correspondientes.

Esta fue la varia fortuna y revoltoso carácter del extrangero, que perjudicial á su nacion y á la que lo habia prohijado, forjó la primer calumnia contra Navarro copiada por otros con tanta ligereza. En todos tiempos fue desmentida por los que presenciaron aquella memorable funcion; y como uno de los pocos que mas de quarenta años despues podian recordarla fuese el teniente general don Francisco Cisneros, de cuya hombría de bien y escrupulosa veracidad no se atreverá á dudar el que le haya conocido, preguntado por don Juan de Lángara, al difundirse de nuevo el libelo de Lage, le contestó con la siguiente carta, con que ponemos fin á esta nota.

Carta de don Francisco Hidalgo Cisneros, gefe de esquadra de la real armada, que contesta desde Cartagena, en donde estaba, al excelentísimo señor don Juan de Lángara y Huarte, teniente general de la armada, que le escribió desde la Isla para cerciorarse de los mismos pasages, de que ya tenia noticia, con la aseveracion de dicho Cisneros, como oficial que se halló en el combate de Tolon en el mismo navío el Real, para que tanto este documento, como los ya sabidos en aquel combate, sirviesen de impugnacion contra un libelo que escribió un frances llamado de Lage, que en una historia que sacó de la marina pinta dicho combate con mentiras denigrativas para obscurecer toda la accion y la gloria que de ella resultaba á las armas españolas.

Reservada.=18 de enero de 85.

Mi excelentísimo y estimado amigo. A la verdad que me pone vm. en un compromiso que, á poseer su feliz memoria, no me costaria tanto el traer á ella tan dilatadas especies; pero al fin diré las que me ocurran contra las que expone ese malvado libelista.

Empezado pues el combate á la una del dia 21 de febrero, me parece del año de 41 (ó 44), arribando la esquadra azul de Mathews y la roxa de su vanguardia sobre la nuestra, que formaba una buena línea compuesta de los pocos navíos consabidos, al tiempo que prolongaba la suya con fuerza de vela la francesa de nuestra vanguardia, logramos á pocas descargas desarbolar del mastelero de juanete mayor y botalon de proa al navío el Namur del mando del mismo almirante, y poco despues á su matalote de popa, tambien de tres puentes, de los palos mayor y mesana, faltándonos ya á este tiempo el uso de la batería del combes, por habernos muerto la mayor parte de la gente, en tales términos que hubieron de repartirse en las otras dos baterías los oficiales que las mandaban; acaeciendo á esta sazon la rendicion del navío el Poder (que como es sabido) era uno de los seis marchantes que llevábamos en guerra, y estuvo ya en términos de rendírsele al Princesa, nuestro antiguo, de ochenta cañones, entonces de los ingleses, y á no haber acudido dos de setenta á socorrerlo, lo hubieran conseguido, y no logrado llevarse el nuestro los ene-

migos. En la voracidad de tanto fuego de los tres navíos de tres puentes y dos de setenta y quatro, que batian el solo objeto del Real y sus dos matalotes Hércules y Constante, tuvimos la desgracia de que nos hiriesen á nuestro bizarro general, y poco despues á su capitan de bandera (el que no murió hasta el segundo ó tercer dia) pasando de proa á popa ese vociferado Mr. de Lage á tomar el mando, hallándose á tiempo que atracando el brulote á nuestra aleta de estribor con bastante incendio y bien cañoneado por nuestra retaguardia, y últimamente por los acertados tiros que del Real se le asestaron, apreterado tambien de nuestra falúa (que con órden del mismo general que yo propio tomé á boca) armada de gente y oficialidad, con espada en mano fueron determinados con los arpeos á separar el brulote, y atemorizaron á los que en él iban; de modo que escapándose en su lancha dexaron volar á su intrépido capitan y otros de su tripulacion, y se logró echarle á pique al tiempo de iluminarse; y entónces alzó la voz el citado de Lage, y tirando el sombrero por alto pronunció la voz de *viva el rey*, que repetí yo que estaba á su lado sobre el empalletado de la misma banda, y otros muchos que se hallaban sobre el alcázar, sin dexar de continuarse nuestro fuego contra el de la esquadra blanca ó de San Jorge (que ya uniéndose á la azul nos habia empezado á batir) bien que á guerra galana, hasta despues de oraciones, que cesó el todo.

Bien lejos de desvigorizarse nuestra oficialidad y tripulaciones antes y despues de esta ac-

cion, perseveraron tan llenos de ardor, que se hicieron dignos del mayor aplauso, debiendo en él ser el primero nuestro general por la bizarra respuesta que dió al mayor general frances quando asombrado de ver el navío desarbolado, desmantelado, y tan lleno de muertos y heridos, traxo el mensage de su general Mr. de Court de si se hallaba en ánimo de volver al combate si se presentase al dia siguiente. A que contestó, que tomando á su navío de remolque, y presentándole el costado de estribor (que era el que tenia alguna resistencia) estaba muy pronto con él y su esquadra á volver á batir al enemigo, lo que no llegó á verificarse por los accidentes que son notorios de la separacion de esquadras en los dos posteriores dias.

Yo como uno de los ayudantes destinado sobre el alcázar, y quasi siempre despues de la herida del general y su capitan de bandera á la inmediacion de Mr. de Lage, no le he escuchado semejante vigorosa oracion que se supone, ni menos hallado motivo sobre que recayese, mediante á que en cada uno de la oficialidad y tripulacion se notaba un Cid Campeador con nuevos deseos de volver á emprender el combate.

Tampoco encuentro motivo para elogiar á los franceses en esta accion, pues quando creimos que el prolongar su bordada con tanta separacion nuestra, hubiera sido para revirar sobre los enemigos y meterlos entre dos fuegos, verificaron aquella ya fuera de tiempo, reconociéndose que la enemiga se mantuvo en inaccion, precavida sin duda para este efecto; pudiendo tambien esta habernos cortado y abrasa-

do con sus fuegos en vista de que tenian fuerzas muy superiores para hacer frente á los franceses en el caso que fuera su intencion el atacarla como nosotros.

Las acciones referidas de los españoles merecen en todas sus partes los mayores elogios por mas que ese libelista y sequaces quieran desdorarla, siendo digna de esculpirse para la posteridad.

Creo que con lo dicho satisfago á la pregunta que comprehende la carta de Vm., pues aunque ocurrieron otras especies no las gradúo de consideracion para instruir de ellas á Vm., de quien se repite todo siempre su afectísimo y apasionado = Francisco Cisneros.

APENDICE 16 DE LA PAGINA 218.

Juicio de Luis Antonio Muratori acerca del combate de cabo Sicie.

Prima nondimeno, che si desse fiato alle trombe in terra, avenne una gran battaglia in mare fra l'ammiraglio inglese Matteus, é la flotta franzese é spagnnola, che s'erano unite in Tolone. Queste ultime la fama amplificatrice delle cose le faceva ascendere fino a sessanta vascelli di linea. Erano ben molto meno. Stava il Matteus co'suoi legni nell'isole di Hieres, attento à i movimenti de'suoi auversarj, quando quintogli l'arrisò nel di 22 di febbraio, che usciti di Tolone aveano messo alla vela, passò tosto ad assalire la vanguardia condotta dalle navi spagnnole. Atrocissimo fu il combattimento verso capo

Cercelli; l'orribile ed incessante strepito di tante artiglierie sparse il terrore per tutte le coste della Provenza, é corsero infinite persone sull'alture delle montagne ad essere spettatrici di quella scena infernale. Per confessione de glistessi nemici fece maraviglie di valore l' armata navale di Spagna, comandata dall' ammiraglio Navarro; é tanto più perché il signor di Court commandante della franzese, ò non entrò mai veramente in battaglia, ò se v'entrò, poco tardò à ritirarsi, per non vedere sconciati i suoi legni. Che per altro su creduto, che se i franzesi avessero meglio soddisfatto al loro dovere, probabilmente potea riuscir quel conflitto con isvantaggio de gl'inglesi, stante il non essere accorso à tempo in ainto del Matteus il vice-ammiraglio Lestock, che fu poi processato per questo. La notte pose fine à tanto furore; ma nel di sequente si tornò alle vicendè voli offese, quando il mare, stato anche nel dì innanzi assai burascoso, acrescinta là collera, separò affatto de nemiche armate, spignendole un ferissimo vento amendue alla volta d'occidente. Perderono gli spagnnoli un vascello di sessantasei pezzi di cannone, è di novecento nomini d' equipaggio, caduto in man de gl'inglesi si maltrattato, che dopo averne essi estratto il capitano con ducento nomini rimasti in vita, giudiacorono meglio di darlo alle fiamme. Grande fu la copia de morti è feriti d'essi spagnnoli: rimasero anche i lor vascelli talmente sconcertati, che ridotti á Barcellona ed Alicante, non si sentirono più voglia di tornare in corso. Forse non fu minore il numero di'morti è feriti dalla parte de gl'inglesi, y quali anche

per l'insorta tempesta patirono assaissimo, è si ridussero à Porto Mahone. I soli franzesi ebbero salve ed illese le lor navi è genti; se con loro onore, da molti si dubitò. Perché lo stesso ammiraglio Matteus non fece di più, fu anch'egli richiamato à Londra, è fottogosto à un lungo è rigoroso proceso. (Annali d' Italia tomo XII, año 1744, página 317.)

APENDICE NUMERO 17 DE LA PAGINA 226.

Extracto de la carta de Navarro al marques de la Ensenada sobre el proyecto de la dársena de Cartagena.

,,Enterado de esta real resolucion pasé copia de la carta expresada á los sugetos nombrados, y el sábado 2 del corriente (abril de 1746) tuvimos la primera sesion, en la qual despues de reflexionar el sumo gasto del ya proyectado puerto, que las obras y edificios era preciso fundarlos siempre sobre un número considerable de estacas, el estar muy inmediato á la ciudad, y por tanto expuesto á incendios, el ser todo el referido puerto y proyecto tan dominado de los montes que le circundan, que el fusil solamente era capaz de hacerle incomunicable, si los enemigos intentan insultarle por tierra: propuse mi sentir, que era hacer un canal capaz de treinta y cinco toesas de ancho que fuese hasta el pantano del almajar, donde allí se excavase un estanque de figura paralelógrama de doscientas y mas toesas de largo, y ciento veinte y cinco de ancho, con todos los edificios y almacenes necesa-

rios para un completo arsenal, fortificado de aquella fortificacion necesaria al terreno que estos ocupan; defendido de dos montes que tiene en aquel parage la ciudad, sirviendo como de ciudadela á la plaza, y esta de flanco al arsenal y su fortificacion; apartado de la ciudad, lo que bastaba á librarlos de incendios y robos; facil este canal y estanque á profundizarlo, pues todo se trabaja en seco; libre del cañon y fusil de los montes, con otras ventajas considerables, como tendré la honra el correo que viene de remitir á V. E. una superficial idea de este proyecto con razones que han parecido bien á toda la junta.

Mis primeros estudios fueron las fortificaciones, y he servido en diferentes sitios de ingeniero; y así paso á dar á V. E. infinitas gracias de haber hecho memoria de mí en cosa de tanta importancia &c.

APENDICE NUMERO 18 DE LA PAGINA 276.

Carta de don Jorge Juan al marques de la Victoria sobre su invento de señales.

EXCELENTISIMO SEÑOR.

Muy Señor mio. He visto con mucha satisfaccion la disciplina de las armadas y los planos de señales de dia y noche para las mismas, obras compuestas por la infatigable tarea, estudio y aplicacion de V. E., y en las quales ha procurado desmenuzar, quanto es posible, el gobierno de las esquadras y armadas, añadiendo muchísimas disposiciones que se hacen precisas,

aunque hasta ahora no se hayan practicado. No dexaré de celebrar á V. E. la idea de las banderas directorias para de dia, y quasi la misma para de noche; pero á vista del pensamiento de las banderas numerales perdóneme V. E. el decir que no llega lo otro. Estas banderas numerales no solo pueden expresar quantas señales se quieran, sino que las expresarán con la mayor facilidad imaginable, y tal que un guardia-marina se hará capaz de comprehenderlo en menos de un quarto de hora, y lo que es mas, dirigirlo; lo que no tiene el otro método, que necesita alguna aplicacion, y no todos gustan emplearla. Creeré que la idea de las banderas numerales se hiciera aun mas excelente si no se las asignara lugar preciso donde colocarlas: una bandera puede significar un número, aunque se coloque donde se quiera, y lo mismo un gallardete; y si estos denotaran las unidades, y aquellas las decenas, se podrian expresar quantos números se quisieran poniendo las señales en los parages mas cómodos, para que fuesen vistas, y en caso de algun desarbolo del navío comandante tampoco hubiera dudas. Solo faltará que V. E. nos diera un método igualmente bello y fácil para de noche, lo que no me parece dificil, y por consiguiente lo será mucho menos para V. E.

En todo lo demas que V. E. previene no hallo dificultad para que se practique; ademas que V. E. no pretende tampoco que se haya de hacer precisamente todo: queda al arbitrio de los comandantes el hacer ó no muchas de las señales que se notan, si no las tuvieren por convenientes; y de las prevenciones que se toman, quando

algunas no fuesen muy apercibidas ú distinguidas, como los dibuxos de las velas de botes y lanchas, lo cierto es que no serán perjudiciales. La disposicion de notar las quartas que se hayan de arribar ú orzar me parece que puede ser de muchísima utilidad en conservas y combates, y estas y otras muchas señales para dar caza por los rumbos que se quisiera se expresarian sin confusion ninguna por las banderas decimales; porque siendo el método generalísimo, no se dificultará, porque se aumentarán quanto número de señales se quisieran, aun de las cosas mas triviales. V. E. me perdone la libertad y franqueza con que digo mi dictámen en un asunto que V. E. debe ser el único que le exponga; porque creeré que así cumpla mejor con la órden de V. E. que tanto venero.

Nuestro señor guarde á V. E. los muchos años que necesita la monarquía. Cádiz y julio 13 de 1757.=Excelentísimo señor.=B. L. M. de V. E. su mas seguro servidor.=Jorge Juan.= Excelentísimo señor marques de la Victoria.

APENDICE NUMERO 19 DE LA PAGINA 301.

Juicio de Navarro acerca del departamento del Ferrol.

Todavía no se han visto alegar sólidas razones que convenzan y que descubran la ventaja y utilidad para la Real Armada ó para el comercio de que se haga departamento de navíos de guerra al puerto del Ferrol, donde se han infructuosamente consumido tesoros, y que

son necesarios consumir otros tantos, para que dentro de veinte y cinco años se vea concluido. Ha sido esta una caprichosa porfia, y una condescendencia á la idea del ministerio de entonces que lo determinó sin consejo, sin profundar las calidades que debe tener un puerto para ser bueno, y sin hacer registrar quales serian los motivos que desde Felipe II, que tuvo considerable número de galeones, carabelas y otras naves, hasta Cárlos II, que llegó á tener treinta navíos; los demas reyes sucesivos abandonaron este puerto sin jamas pensar en restablecerlo, quando el referido rey tambien lo condenó por inhabitable y poco útil. Muchas veces se ha discurrido quando se publicó el establecimiento de este puerto en departamento con los oficiales antiguos de la armada sobre su situacion: los mas conjeturaron que Felipe II, habiéndose hecho dueño de Portugal, prefirió Lisboa al Ferrol por ser pais desierto, y puerto de dificil entrada y salida: y como tenia en Sevilla la construccion de naves, cuyo director de construccion era un Juan de Vera, elegiria lo mas seguro, dexando aquel por apartado y sujeto á continuas lluvias que tanto retardan la fábrica de navíos. Nadie osaba proponer dificultades viendo determinado el empeño de los tres departamentos, y era y aun es una heregía el hablar sobre este asunto.

Bondades y defectos de este puerto.

Las únicas calidades buenas que tiene este puerto, aunque no tiene en todo su ámbito el fondo igual, es la de ser grande, y por tanto ca-

paz de contener muchos navíos. La arribada, que puede tener una esquadra, flota ó galeones, de que no pudiendo entrar en la bahía de Cádiz tenga la esperanza de abrigarse en él. Y la última es que teniendo navíos que puedan formar esquadra tener la facilidad de poderla hacer solo para la América (y si hay guerra) en la canal de Inglaterra. Véanse ahora cómo se han de remediar los visibles defectos siguientes. Quatro ó cinco planos he tenido en mis manos, y quatro proyectos diferentes se han presentado uno de vastas ideas formando una ciudad considerable, y los otros con poca variedad mas limitados y de mas unidos edificios. En todo lo que se ha hasta ahora fabricado en los muelles sobre escolleras, se han echado al mar muchos millones, no menor número costará si se intenta concluir lo proyectado.

A la capacidad no negada de este puerto se responde que no basta á ser bueno un puerto la sola calidad de ser espacioso y de tener suficiente fondo, si no tiene la facil entrada y salida de tres ó mas rumbos de viento que se la faciliten. El Ferrol, por razon de tener una sola canal por la qual se puede entrar, y esta no muy corta, por tanto no tiene mas que un solo rumbo de viento que directamente le pueda introducir en su puerto; y por consiguiente el rumbo opuesto para salir; con la circunstancia que este rumbo de viento, si es algo fresco, si se intenta la salida, va al inevitable riesgo de dar y tocar en la costa, sucediendo muchas veces que se sale con este viento favorable, y en la mitad de la canal se encuentra otro contrario, que impide á

que los demas navíos (que pasen el número de tres) no puedan salir; y como esta salida es preciso que se haga un navío detras de otro, en siendo una esquadra de nueve á diez navíos, es menester todo un dia para que esperándose en la rada de Cariños (la qual las mas de las veces por el embate del mar y viento es muy peligrosa) den fondo para poderse unir. La entrada de esta canal desde cabo Prior hasta la costa opuesta es muy ancha, y así no se le pueden construir fuertes y baterías. Luego se va estrechando y pasando de un lado y otro por montes, que se dominan los unos á los otros. Y á fin que se venga en conocimiento de su situacion; si dentro del Ferrol estuviese fondeada una armada de cincuenta navíos, si no tienen estos el solo viento que le es favorable, nunca podrán salir de él, y una esquadra enemiga de ocho ó diez navíos pueden insultar todas las costas de Galicia, y estos cincuenta navíos quedar cerrados y espectadores de sus estragos. Lo mismo sucederá si una esquadra de navíos se viese obligada (por no ser batida de otra enemiga superior en fuerzas) á ponerse dentro este puerto, si no tiene fresco y favorable el rumbo de viento preciso para la entrada, se expusiera á ser destruida ó á tomar el puerto de la Coruña, que no pudiendo contener mas que seis ó siete navíos, los demas fueran apresados ó quemados.

No es menos reparable, y que admira á todos los oficiales de marina, que tienen experimentado conocimiento de la situacion de los puertos de España, el no saber qual sea la constante oposicion que tomó raices en el corazon

del ministerio pasado, que teniendo V. M. la bahía de Cádiz, emporio de ambos mares, con Gibraltar tan inmediato, la han abandonado con tan pernicioso descuido, que se verá en diez ó doce años que en su canal no podrá entrar ningun navío de setenta cañones sino en las grandes mareas: el puerto de Puntales perdido, y por consiguiente, por no gastar en limpiarle, la canal que conduce los navíos al arsenal de la Carraca se ve cada dia con las vertientes de las aguas y las entradas de las mareas que se va cegando; pues al dia de hoy si no se alijan los navíos quitándole la artillería y cosas pesadas, con dificultad puede entrar un navío de sesenta y setenta cañones. ¡Tanta profusion en un puerto absolutamente defectuoso, y dexando totalmente en abandono el que ha sido desde los Fenicios celebrado por su ventajosa situacion y por su capacidad como uno de los mejores de Europa! Descuidar totalmente este para formar (á tanto costo) una dársena en el otro, mas parecen resoluciones de no querer tener marina que proyectos de tenerla.

Para formar esta dársena ó este puerto dentro otro puerto, la mayor parte de los muelles ha sido preciso hacerlos sobre escolleras, los quales con el embate del mar y entradas de mareas, poco á poco irán minando las piedras; y basta que una ó mas piedras se desquicien para sentirse y abrirse sus murallas.

Las cercanías del Ferrol no tienen suficiente agua para las fuentes proyectadas; y para las aguadas de los navíos será necesario que pasen muchos dias para que las concluyan. El territo-

rio é inmediaciones del Ferrol es un terreno el mas árido y pobre de la Galicia, sus montes no tienen siquiera un tomillo, todo quanto se emplea en la construccion de navíos, carbon, leña y comestibles, todo ó viene por mar ó á lomos de caballerías.

El es un clima donde en los doce meses del año, los siete está bañado de continuas lluvias, circundado de montes altos, donde amanece tarde y anochece temprano. Pais donde las aguas son continuas y el frio mas que mediano: y puerto expuesto á esta intemperie lo que produce es que todos los navíos que allí se han construido la madera por la grande humedad, impregnándose de ella mientras estan en este puerto, se mantienen bien carenados y estancos; pero en baxando á paises cálidos, empezándose á secar la madera y á enxugar la estopa, en breves dias la aventan: los navíos hacen agua, y es menester nuevamente estopearlos, recorrerlos y aun carenarlos, y en lloviendo no hay parage que no sea una gotera.

Pensar que este puerto sea favorable al comercio era un trastornar todo el que se ha establecido por todas las naciones marítimas en Cádiz; ¿qué frutos, qué manufacturas, qué géneros preciosos tiene la Galicia que puedan sacar utilidad en las Indias? Todos sus naturales se contentan de poco, y así viven en una parsimonia mezquina; y las tierras mas pingües estan en poder de monges. Allí no hay vinos, y por consiguiente aguardientes: no hay seda, no trabajan en encaxes, ni labran géneros de oro ó plata, y lo mas que puede dar es alguna lana.

Otros muchos defectos se dexan porque es fácil deducirlos de los ya referidos; pero tiene uno del mayor riesgo, y no de la mas dificultosa empresa, y es que siendo preciso para fondear en este puerto entrar por una canal muy ancha (como se ha dicho) en su boca, cuyos promontorios no pueden fortificarse para impedir la entrada, y que va estrechándose hasta el castillo que llaman de San Felipe, mal puesto y peor fortificado: esta canal se puede sin mucho riesgo cegar, porque en llevando un navío ó dos, que no sean de servicio, cargados de gruesos cantos, en tiempo que los navíos tengan el viento contrario para salir; echándolos á pique en el fredo de ella, cerraron la entrada y la salida, y todo quanto hubiese en el Ferrol; tentativa que debia hacer el duque de Comberland, que se varió con la expedicion que despues se hizo contra Cartagena de Indias.

La mayor parte de los que quieren complacer á los ministros enamorados de las colores, y limpia delineacion de los planos de los proyectos, acostumbrados á no tomar consejos y pareceres de ninguno, sin formar cálculos sino por presupuestos, empezaron la obra, y empeñados en ella fueron gastando tesoros, y sin el dispendio de otros tantos no la verán jamas concluida los nacidos.

Señor, en el continente de España no debe haber que dos departamentos, el uno en Cádiz para el Océano, y el otro en Cartagena para el Mediterráneo.

En el Ferrol (que se debe tener como un puerto accidental) no ha de haber en él que los

edificios, fábricas, y oficinas necesarias, y un pabellon para dos batallones de marina, para una esquadra de seis navíos y dos fragatas, y quatro avisos para salir tres ó quatro en tiempos oportunos para guardar las costas de Galicia; y si se ofreciese enviar algunos á las Indias, ó salir á recibir y reforzar en las Islas Terceras á los navíos que viniesen en flota ó galeones, y despachar avisos desde el Ferrol á las Américas.

Lo que parece acertado es que se concluyan los diques proyectados, respecto que allí siendo las mareas crecidas, se pueden hacer con facilidad y á poco costo, á fin que en ellos se compongan y carenen los grandes navíos.

Creo, señor, que todo lo que he expuesto á V. M. sobre los visibles defectos de este puerto, no son razones despreciables, no solamente considerados por mí solo, sino tambien por todos los oficiales inteligentes en la marina.

APENDICE 20 DE LA PAGINA 318.

Discurso sobre las plazas de Africa, quales se deben conservar, y quales se deben quemar, demoler y abandonar.

Este discurso, señor, que tuve la honra de tener con el augusto padre de V. M., de gloriosa memoria, no me pareció que fuese de su real desagrado, antes confirmó que yo decia bien, que se debia consultar por hombres de guerra y de estado para resolver con acierto un proyecto, que si convenia á la economía de su Real

Hacienda podia resultar algun daño al Estado.

En este tiempo, que fue el año de 1729, no se habia hecho todavía la conquista de Oran, que se hizo milagrosamente el año de 1732: empecé mi discurso quasi con el mismo sentido de las palabras siguientes, diciéndole:

Señor: Las plazas que V. M. posee en las costas de Africa son Ceuta, el Peñon de Velez, las Alhucemas y Melilla (y ahora se le puede añadir Marzalquivir y Oran.) El emperador Cárlos v emprendió (como lo logró) conquistar todas las plazas de la costa de Africa, desde Melilla hasta Trípoli, habiéndose ya tomado en tiempo de los reyes católicos por el cardenal Ximenez Oran, fortificando Almarza, que era un lugar de pocas casas. Argel era en aquel entonces poca cosa, y tenia una pequeña isla inmediata á la tierra, donde se le hizo una pequeña torre capaz de cincuenta hombres. Infestaba todos los mares de toda la Italia y Sicilia el corsario Barbaroxa, que con un número de fustas, semejantes embarcaciones como hoy dia los xabeques, se andaba abrigando en todos los lugares de la costa de Africa. Se prosiguió el proyecto que habia propuesto el referido cardenal Ximenez para enseñorearse de todos los parages de la costa de Africa en el Mediterráneo, y en el Océano de Larache y la Mamora. Todo se logró como se ideó, y aun se dió á los caballeros de San Juan, que habian perdido Rodes, las islas escollos de Malta y del Gozo. Pero tantos lugares (aunque muchos se fortificaron) como la Goleta y Marzalquivir, los mas apartados, era imposible el conservarlos sin dis-

pendio de caudales y gente. Ya se habia hecho dueño de la torre de Argel mucho antes Barbaroxa, que hizo de la isleta muelle, y de la pequeña torre una muy grande, que hoy dia tiene, habiendo aumentado el referido muelle los sucesores de Barbaroxa, que se habia hecho nombrar dey ó bey debaxo de la proteccion de la Puerta.

En tiempo del señor don Felipe II se perdieron las plazas de Trípoli de Bervería y África; luego la Goleta, y en tiempo del señor don Cárlos II Larache. Y al principio de este siglo, en el año de 1708, Oran y Marzalquivir. Todas por faltas de defensores, de municiones de guerra y de boca, y de la dificultad que se encontraba en poderlas socorrer. Es constante que lo que conviene conservar y tener en un tiempo no puede servir de máxîma invariable, de que se ha de conservar á perpetuidad, porque la razon prudente da por ella misma á entender, que lo que sea útil y conveniente se conserve (cueste lo que costare), pero lo inútil se debe abandonar, y como infructuoso y como perjudicial; y las plazas y lugares fuertes que no estan con abundantes provisiones de víveres y pertrechos de guerra, aunque tengan suficiente gente que las defiendan, no socorriéndolas todas caen en poder de quien las ataca de emblea.

Descúbranse ahora los defectos de estas plazas, donde no hay que meramente dos que es preciso conservar y mantener, que son Ceuta y Marzalquivir: la primera por la inmediacion á la Espana, y la segunda por tener un pequeño

puerto ó abrigo para seis navíos, y no muy seguros en tiempos de vendabales. Las demas son todas un perpetuo censo á la corona. Ellas no tienen comercio con el pais, ellas no tienen puertos para navíos, y quando mas para dos ó tres xabeques: no cubren terreno, y no tiran contribuciones, luego ¿á qué sirven estas plazas quando todo el dinero que se remite para ellas no vuelven seis mil reales al año á España, que es ahorro de algun sueldo de los oficiales? Todo lo demas se lo llevan los franceses, y mucho mas los genoveses, y barcos que le llevan provisiones de boca y tal qual ropa. Todas estas plazas estan dominadas de montes, que han tragado mas caudales sus fortificaciones que lo que han en siglos consumido de víveres. Algunos políticos reparan en que si se abandonasen, haciéndose dueños los moros de ellos, serian mas inquietadas las costas de España. Tomaron los argelinos el año de 1708 á Oran y Marzalquivir, y hasta el año de 1732, que se reconquistaron, que son veinte y quatro años, nunca pensaron tener embarcaciones en ellas para insultar nuestras costas. Otros dicen que las Alhucemas tiene una grande ensenada donde puede fondear una grande armada, y pueden estar dentro su pequeño puerto fondeados dos ó tres xabeques. Si se diese el caso que una esquadra nuestra numerosa tomase abrigo en la referida ensenada, del mismo modo fondeará en ella, siendo las Alhucemas nuestras como si fuese de los infieles, respecto que esa plaza de ningun daño ni alivio le sirviera á la esquadra quando apenas tiene para sí. Y por el abrigo de los xabeques se responde

que mas expuestos estuvieran á ser echados á pique en él que en la mar, respecto de no ser puerto cerrado, ó de dificil entrada á otros xabeques.

De la plaza de Ceuta y sus fortificaciones.

La plaza de Ceuta es de necesidad absoluta y de precision indispensable el haberla de conservar, cuidar y mantener; pues ella sola es suficiente derecho para disfrutar la concesion de la bula y subsidio. Qué razones han propuesto los ingenieros para llenarla de tantas fortificaciones exteriores, es un motivo que ellos solos lo han sabido, porque qualquiera que entiende el arte de fortificar las plazas irregulares, sabe que quando estan dominadas por eminencias inmediatas salen defectuosas, incapaces de defenderlas; y perdiéndose con facilidad son mas perjudiciales á las plazas para fácilmente rendirlas, que de detener á los agresores para conquistarlas. Y quantas mas obras se les hacen, tanto mayor número de defensores se necesitan, y en Ceuta han hecho tantas, que es menester un exército para defenderlas y conservarlas. Todas las plazas que se tienen con el nombre de presidios en la costa de Africa todas son dominadas de montes y padrastros que van subiendo como escalones los unos sobre los otros.

La antigua Ceuta fue sobre el monte de la Almina, donde se conservan todavia murallas y torres; despues hubo otra (inmediata á la moderna que exîste) y donde todavia se descubren cimientos y ruinas. La nueva Ceuta tiene una

fortísima muralla con baluartes, y un foso, que el descuido lo tiene lleno de lodazal, que en limpiándolo, á poco costo se le puede libremente hacer entrar la mar, y oxalá la hubieran conservado así, y quando mas le hubieran hecho un capaz rebellin, y su entrada encubierta con un antefoso, la plaza seria mas fuerte de lo que hoy dia está, y se hubieran ahorrado centenares de millares de pesos, y con dos ó tres batallones habia sobrados para hacerla inconquistable. Todas las obras exteriores que se han hecho estan dominadas de una eminencia que llaman el Morro de la Viña, y donde los moros han puesto siempre sus baterías de cañones y morteros, no estando este monte apartado de la plaza poco mas que el tiro de cañon.

Ceuta, señor, seria yo de opinion y dictámen, ya que es sin disputa necesario el conservarla por ser tan inmediata á la España, y estar en el estrecho, que se hiciese una junta de los mejores ingenieros y oficiales generales que han mandado en aquella plaza, para resolver si seria conveniente hacerse dueños del monte del Morro, para despues (ya que la naturaleza ha puesto un barranco que lo encierra de un mar al otro) perfeccionarlo, y excavándolo de modo que la mar de poniente entrase en la de levante, que segun me han referido no era impracticable ni dificil. Este barranco no está distante de la plaza tres quartos de legua, y la distancia de mar á mar tendrá lo mismo. Si se lograra que el mar entrase en él, las mareas del Océano lo perfeccionarán: la plaza tendria el campo de la extension de media legua ó mas donde sem-

brar y mantener ganados, y se libertaria del padrastro del Morro. Yo hablo por relaciones que me han hecho, por no haber nunca estado en esta plaza; y es por este motivo que propongo la junta de generales é ingenieros. Si esta canal ó foso se hiciese suficientemente ancho, ya se ve que era necesario de la parte de la plaza hacerle una línea de contravalacion contra la parte opuesta de la referida canal, con su reducto para su defensa, y en la montaña del Morro, como elevada, guarnecerla de baterías guardadas de dobles palizadas.

Como era infalible que los moros, en conociendo la intencion de querer ganar terreno sobre su tierra, se opondrian con quantas fuerzas pudieran juntar de pronto para impedirlo, propongo este proyecto como el mas seguro, y no de mucha dificultad por la prontitud de su execucion. Esta diligente empresa frustraria todos los esfuerzos que quisieran practicar los infieles.

Primeramente era preciso sacar un plano exâcto de la figura que hace el barranco, su ancho y su profundidad, y sobre él delinear una línea de contravalacion, guarnecida de buenos reductos, y capaz de gentes y algunos cañones, para flanquear los ángulos salientes de la línea: al mismo tiempo establecer en el monte del Morro, que es solo y su falda llega hasta la orilla del mar de levante, las baterías mas convenientes con gaviones por si intentasen los moros alguno de sus arrojos. Luego hacer el cálculo de quanto número de salchichones y faginas se necesitan para formarla como el número de estacas para palizadas y caballos de frisa,

para el resguardo de seis regimientos de infantería que deben formar la línea con el número abundante de zapas, palas y picos, abrojos que sembrar en los parages accesibles donde la caballería pudiese obrar.

Las faginas, salchichones, gaviones y estacas todas se pueden sacar de los bosques de San Roque y sus inmediaciones, y de los montes inmediatos á Tarifa.

Se juzga que doce batallones, prolongados por todo el barranco, serán bastantes para el trabajo de la línea, porque si serán necesarios mas, lo manifestará la figura de la línea y su extension: estos batallones deben llevar dos cañones cada uno de campaña y sus tiendas.

A fin despues que esta infantería (empleada en la formacion de la línea de contravalacion) no fuese inquietada en su trabajo del fuego de los infieles, con dos navíos y dos fragatas que se pongan de la banda de poniente en el mismo parage donde el navío del marques del Real Transporte cañoneó á los moros que estaban alojados en él, y otras dos fragatas en el lado opuesto del barranco de la banda de levante, unos y otros flanquearán la línea, y enfilarán todo el barranco.

Esta línea de contravalacion ha de estar dirigida por prácticos ingenieros para que salga bien hecha y sin defectos. La fortificacion de la trinchera alta, algo mas de las que se hacen en los sitios de plazas, y el foso mas ancho y mas profundo para despues guarnecerle de palizadas.

Toda esta proposicion no es tan dificil en executarla como en prepararla; porque es cons-

tante que en cinco ó seis dias de trabajo por mitad, ó tercera parte de los batallones ¿qué línea de circunvalacion y contravalacion no se pone en seis dias en estado de defensa? Y en otro tanto tiempo en la perfeccion que debe estar.

La pronta execucion de hacerse dueños los batallones del barranco, y guarnecer de baterías el Morro, seria todo el golpe de mano primero que habia que hacer; que no teniendo oposicion que al presente no hay, y haciendo con secreto (pretextando otro motivo) todas las provisiones necesarias para esta empresa poco á poco, lo último habia de ser el embarco de la infantería. La voz de formar un muelle, fingiendo empezarlo, y las faginas que se destinan para hacer espaldones en la Almina y otros pretextos verosímiles, todos ayudarian al disimulo. Y en llegando los regimientos (sea con el pretexto de tomar víveres) pues estos, por precision se han de poner con abundancia en la plaza, ó sea para mudar la guarnicion, todo se habia de hacer manifestando lentitud en las antecedentes disposiciones; pero la salida de la plaza de la tropa para enseñorearse del barranco y del Morro, como el empezar la línea de contravalacion, todo se debia executar á un tiempo; como el que los navíos y fragatas, nombradas antes para el corso, y luego para esta expedicion, tomen con anterior tiempo el fondear en los parages referidos.

Ceuta con esta adquisicion se haria una plaza inexpugnable, y libre que la inquietaran los moros. Poseeria campo que no tiene, y toda la guarnicion que necesitaria era la de guarnecer

los reductos y los extremos de la línea de contravalacion, haciendo impracticables todas las pequeñas calas y orillas donde pudieran hacer desembarco.

De Oran y sus fortificaciones antiguas y modernas.

La plaza de Oran aun tiene mayores defectos que la de Ceuta por tener muchos castillos que defender, la mayor parte apartados del cuerpo principal de la plaza, y nuevas obras que le han ido aumentando, en las quales se han consumido sumas inmensas, y por ser tantas necesita esta plaza un exército para guarnecerla y defenderla. Teniendo otro defecto considerable, que es menester otro exército para socorrerla, pues estando distante de la costa de España mas de quarenta leguas, la dificultad de lograr vientos favorables, y la de no tener la costa inmediata (de un lado y otro de Oran) parages idóneos para un desembarco, son obstáculos quasi insuperables que corroboran la razon de que es menester muchas millaradas de hombres para introducirle un socorro, capaz para hacer levantar un sitio. Por Marzalquivir aun es mas imposible, porque estando esta plaza distante de Oran cerca ó mas de una legua, hay una cordillera de montes altos y quebrados por donde va el camino (capaz de un solo hombre á caballo) que seria intentar subir una torre sin escalas.

¿A qué sirve esta plaza teniendo Marzalquivir, y qué utilidad consigue la corona en po-

seerla? Es una razon de estado incógnita para los que la ignoran. Ella no cubre pais, ni sirve de freno á los moros para que no la insulten quando se les antoja, por ser dueños de toda la campaña y montes hasta la inmediacion del tiro del cañon; no tiene puerto, y la ensenada que tiene incapaz de poder fondear navíos; no tira contribuciones, ni tiene comercio con el pais, y solamente sirve como las demas plazas de Africa (segun se ha ya manifestado) de un censo perpetuo de hombres y dinero á la monarquía.

Necesitará esta plaza para guarnecer (en tiempo de sitio) tantos castillejos y tantas obras nuevas que se han hecho á lo menos de diez á doce mil hombres; y si fuese atacada con teson, como lo hicieron en el año de 1707, no siendo socorrida era menester entregarla ó abandonarla, como sucedió en el año siguiente de 1708.

¿Piensan por allí se hagan conquistas para propagar la fe, y sujetar villas y lugares para poseer sus fértiles campiñas? Los lugares que hay son muy distantes los unos de los otros tierra adentro, y los moros viven vagando segun necesitan dar pasto á sus ganados de un terreno al otro donde forman sus aduares. Y si se lograse tomarles los lugares marítimos que poseen en las costas, seria un multiplicar censos y en dispendios inútiles sacrificar gente y dinero. Y así, señor, mi dictámen será siempre que Oran, siendo una plaza inútil y costosa á la corona, incapaz de socorrerla si llegasen á atacarla con formalidad, que todos los castillos viejos y nuevos se hagan volar, y que la ciu-

dad se queme y destruya para abandonarla (despues de haber fortificado á Marzalquivir) hecho ceniza y monton de piedras, y aun así como está, se la vendiera á los argelinos á trueque de esclavos.

Puerto y plaza del castillo de Almarza nombrado Marzalquivir.

Esta plaza pequeña, nombrada castillo de Almarza ó Marzalquivir, está dominada de un monte alto que le llaman del Santo; la fortificacion que la defiende de la banda de tierra y á la falda de este monte es de murallas antiguas y muy fuertes, compuestas de una simple tenaza y un pequeño rebellin, con su foso excavado en la peña. Dentro la plaza hay espaldones que impiden el ser enfilados de la altura del referido monte. La pequeña eminencia sobre que estan fundadas las murallas del restante de esta plaza forma inmediata á ellas un pequeño puerto con bastante fondo para quatro ó cinco navíos.

Como yo me hallé en esta conquista en el año de 1732 mandando el navío la Castilla, que cañoneó el barranco de las aguadas, desalojando la multitud de moros que cubrian sus alturas, y no despreciable primordial motivo de la conquista de Oran, estando malo el difunto marques de Santa Cruz de Marcenado en mi navío, que quedó por gobernador de esta plaza; y como yo mandé el desembarco atropelladamente y sin regla que se hizo, porque así lo mandó el conde de Montemar, tuve ocasion de verlo, considerarlo y registrarlo todo, habiéndole en-

viado el plano al augusto padre de V. M. Hice al referido marques el siguiente proyecto: que lo primero que se debia hacer era el fortificar Marzalquivir para conservarlo, y conservar el pequeño puerto que tenia, que aunque no era capaz ni tan abrigado, que con los vientos sur y sus laterales no se experimentasen marejadas considerables; siempre era un abrigo seguro para nuestros navíos que hiciesen el corso. Y que fortificado el monte del Santo, segun mi parecer, se abandonase Oran, haciendo volar sus castillos.

Que la fortificacion del monte del Santo debia consistir en dos fuertes, uno en lo mas alto del monte, donde hay una suficiente llanura, para formarle con su algibe, almacen de víveres, y alojamiento para la tropa que debia guarnecerle; y otro fuerte quasi en la mitad del mismo monte, ambos guarnecidos de artillería y algunos morteros. Estos dos fuertes habian de tener una línea de comunicacion, desde el mas alto al segundo fuerte, y desde este á la plaza, profundando esta referida comunicacion en línea recta, que fuese como una trinchera guarnecida de un lado y otro de doble estacada con su banqueta, para que siempre que se necesitase se pudiese guarnecer de tropa que la defendiese. Y últimamente, escarpar el monte de tal modo, que ni aun gatos pudiesen trepar por él. Si á la inmediacion, despues de la puerta de la banda del puerto, se le construye una batería de veinte y quatro cañones (porque el terreno la admite) por si intentasen los moros formar alguna en el valle pequeño que forma el monte del Santo, con

otro inaccesible, para inquietar los navíos fondeados en el puerto, esta batería de veinte y quatro cañones la destruyera en breves horas; y los cañones de los expresados fuertes la tomarán en flanco.

Fortificado Marzalquivir del referido modo que propuse, y aun ahora propongo, seria una plaza inexpugnable, con la ventaja que con dos solos batallones sobraba gente para defenderla, y facil para qualquier socorro que se le quiera introducir, executarlo, por tener la mar libre, sea de dia ó sea de noche. Lo que se debe hacer es que los quarteles para la tropa se hagan á prueba de bomba.

Ahora cotéjese el gasto que causará esta fortificacion á los que se han hecho en Oran, y lo que cuesta la manutencion de la tropa que lo guarnece á los dos batallones que costaria Marzalquivir, y se reconocerán qué ahorros resultarán á la Real Hacienda en lo venidero. Y si para lo proyectado ahora se sacrificasen algunos caudales; tambien en dos años de tiempo se rembolsaria quanto se gastase, quedando perpetuamente exênto de este censo.

De Melilla y sus fortificaciones.

El mismo destino por las mismas razones y por el mismo motivo que se dice de Oran y de todas las plazas de Africa, se debe hacer de Melilla. Dominada de montes, aunque en uno de ellos (mas inmediato á la plaza) se le ha hecho un fuerte, si los moros con formal ataque lo tomaran, la plaza estaba perdida, y quanto

se ha gastado en fortificarla y mantenerla todo se volviera inútil, porque tiene los mismos defectos que se hallan en las otras de no tener puerto ni comercio con la tierra. Y así el quitarse de este censo, el único partido era el de destruir sus fortificaciones y quemar la ciudad, gastando la agua de un buen pozo que tiene: en adelante diré lo que se debe hacer de los habitadores de las plazas que se deben destruir y abandonar.

De las Alhucemas y del Peñon de Velez.

Este presidio no es plaza fuerte, y solo tiene una pequeña cala capaz de tener dos ó tres xabeques, la qual se puede inutilizar para cegarle con qualquier vieja embarcacion llena de cantos que se le eche á pique, luego si tiene alguna fortificacion demolérsela ó volarla, y luego quemar el lugar.

Del Peñon.

Esta plaza está fabricada sobre un mogote, tan inmediata á tierra, que el tiro del fusil la alcanza: no tiene puerto alguno sino un abrigo para embarcaciones de remo: ella se mantiene de lo que se le lleva de España, hasta el agua: posesion tan infructuosa el mejor partido seria volarla.

Esta es, señor, la opinion y parecer del destino de las plazas inútiles (en un todo) que V. M. posee en Africa. Pues á reserva de la conservacion de Ceuta y Marzalquivir, todas las

demas se deben destruir con el fuego y con la demolicion de sus murallas. Una metamórfosis tan conveniente se debe poner en práctica, despues de poner Ceuta en el proyecto propuesto, y en breves anos V. M. lograria ver las ventajas de esta resolucion; y si los infieles volvieran á reedificar estos lugares arruinados, é hicieran embarcaciones menores para piratear, navíos y xabeques, V. M. tiene para destruírselos.

Proyecto de las islas Chafarinas ó Zafarinas en la costa de Berbería, á siete leguas al este de la plaza y presidio de Melilla.

En la costa de Berbería en el Mediterraneo, apartadas de la tierra de Africa algo mas de media legua, y al levante de Melilla de siete leguas distantes, como asimismo al este de treinta millas del cabo tres Forcas, hay tres islas desiertas que forman un puerto capaz de fondear una armada al abrigo de todos los vientos, con el fondo de seis, siete, ocho, once y doce brazas. Ellas estan norte sur algo mas al oeste del cabo de Gata de la costa de Espana unas treinta y seis leguas. Tienen dos entradas espaciosas, una al este ó levante, y la otra al oeste ó poniente con fondo ambas para libremente entrar y salir todos portes de navios.

Hoy dia no sirven que para abrigo de piratas y naciones extrangeras, que comercian con los lugares inmediatos á ellas, como Lanjaron y Quibdana, los quales á trueque de municiones de guerra, armas de fuego, pólvora y pertre-

chos toman víveres, ganado, trigo, lanas y maderas para embarcaciones.

Nunca he podido tener un plano exâcto de ellas. Por los que tengo, y por relaciones que me han hecho he formado el incluso, imitando uno que últimamente me remitieron en perspectiva, donde no concuerdan las distancias con la descripcion y explicacion; pero describe la figura de estas islas.

Estas tres islas, la que está al poniente es un monte eminente de la altura de cien varas castellanas, escarpado por naturaleza, sentado sobre su misma base, sólido y sin cavernas, como se ve en el plano señalado con la letra A, con una sola subida de la banda de la tierra áspera y precipitosa, cuya circunferencia será de mas de media legua.

La segunda isla B, que está en medio, es quasi llana y elevada sobre el agua de veinte varas castellanas, sin surgidero: es de mayor extension que la primera A, pues su circunferencia es mas de una legua, y está separada por una canal de quasi quatrocientos veinte pies de la primera, de gran fondo, donde á poco costo pudieran entrar embarcaciones de porte; y como está rodeada de peñas, sobre ellas hay facilidad de hacerle muelle.

La tercera isla C es mas grande que las dos antecedentes; pero no tan elevada sobre el agua como la segunda B, ni tan ancha ni tan llana, y su terreno es quebrado, su situacion es al este de la primera, y su circunferencia será mas de legua y media. La canal que la separa de la segunda ó de la de en medio, ni es tan ancha ni

tan profunda, y todas las tres islas de la banda del norte estan circundadas de peñas que velan sobre el agua.

En medio que esta descripcion, relacion y delineacion de estas islas estan fundadas sobre un juicio prudencial del poco mas ó menos que representan su figura y extension, se sabe que forman un puerto capaz de gran tenedero y de bastante fondo, y sobre todo al abrigo de todos vientos. Y como se ignora si tienen agua (que será el único defecto que tendrán) se podrá salir de esta duda en el siguiente modo.

En los navíos que salen al corso del Mediterraneo en haciendo embarcar dos ingenieros y sus ayudantes, y dos experimentados pilotos, el que estos formen un plano grande, exâcto y geométricamente sacado, donde manifiesten su verdadera situacion, figura, justa dimension, y todos los defectos que al presente puedan tener. La calidad de su terreno, su justa altura sobre el nivel del mar y los pilotos, en el arrumbamiento que tienen; la variacion de la aguja, y el sondeo de brazas de fondo que hallen dentro y fuera del puerto. Estos navíos, de camino que hacen el corso, no tendrán ninguna dificultad ni oposicion para ir á dar fondo en este puerto, y mantenerse allí el tiempo necesario para sacar el referido plano y las vistas de las tierras inmediatas á él.

En teniendo el plano se podrá determinar sobre él (en una junta de los inteligentes de mar y tierra) los pareceres dados por escrito si conviene ó no hacerse dueño de este excelente y convenientísimo puerto. Calcular el costo, y es-



coger los parages que se deben fortificar, y demarcando al mismo tiempo los quarteles y alojamiento de la tropa: se destinen los almacenes y todas las demas casas que para este nuevo establecimiento se necesiten, que el tiempo despues lo perfeccionará y aumentará. Este puerto quitará totalmente el abrigo de los piratas y jabeques argelinos, é impedirá el comercio, que es tan perjudicial en proveer de armas y municiones de guerra á todos los infieles de aquella costa. Adquirido para los navíos de V. M. este puerto de tanto abrigo, que está quasi enfrente del de Cartagena, se podrá determinar qual de las tres islas admite mejor fortificacion; pues en llevando los materiales y maderas necesarias, como asimismo la cal, la piedra se sacaria del mismo monte y de los algibes que se pudieran hacer. Y como en el proyecto que se ha propuesto de abandonar Oran, y destruir Melilla, las Alhucemas y el Peñon, á sus habitadores era preciso pasarlos á España; muchas familias de estos presidios se podian transportar para poblar estas islas, y las demas concluido el proyecto de la adquisicion del terreno de Ceuta. A muchísimas de estas familias se les podian señalar partes iguales de él, y las que quisiesen pasar en España, repartirlas en los lugares de menor número de vecinos, y de tránsito en los caminos reales.

Con el señorío de estas islas, en breves años se verian pobladas, aunque costasen ayudas de costa para animar á que cada familia fabricase su casa, en la fábrica de iglesias, y todos los demas edificios indispensables para



conservarlas. Todo este costo se reembolsaria de lo que cuestan hoy dia los referidos presidios; y á medida que se perfeccionaran, tanto mayor se reconoceria el provecho y la ventaja.

Estas islas suplirian la falta de Mahon, aunque este puerto se halla distante de estas islas cien leguas españolas.

ERRATAS.

Páginas.	*Líneas.*	*Dice*	*Debe decir*
21	2	de	de la
54	23	concluido	concluida
199	11	dixo	dixe
310	3	le	les
349	9	mar	mar"
373	31	el nota	la nota
379	21	sonhaite	souhaite
392	11	mandando	mudando
405	13	masalotes	matálotes
425	28	nos	no
426	7	compuesta	compuesto
456	3	pendones	pendores
470	3	qual	quales
474	4	j'ay	j'ai
ib.	ib.	fint	font
483	28	al	el
486	8	desdorarla	desdorarlas

INSCRIPCIONES

QUE SE HALLAN EN EL SEPULCRO DEL EXCMO. SEÑOR D. JUAN JOSEF NAVARRO,

SITO EN LA CAPILLA DE SANTA ROSALIA

DE LA IGLESIA DE LOS RR. PP. CARMELITAS DESCALZOS DE LA ISLA DE LEON.

SOBRE EL SEPULCRO.

HOC · SVB · MARMORE · JACENT · MORTALES · EXVVIAE · IMMORTALIS · VIRI · JOAN · JPHI. · NAVARRO · VICTORIAE · MARCHIONIS · ANGLORVM TRIVMPHATORIS ·

PHILIPPO · V · LVDOV. · I · FERD. · VI · CAROL. · III · ACCEPTISSIMI · HISP. · COP. · CLASSISQ. · PRAEFECTI · SVPREMI · REG. · ORD. · S. · JAN · EQVIT · REG · ACAD · HISP · SOCII · HONOR ·

PROBORVM · OMNIVM · AMICI · FAVTORIS · DEFENSORIS · PAVPERVM · ALTORIS · OMNIBVS · DILECTI · AC · VENERANDI · RELIGIONE · JVSTITIA · BENIGNITATE · SPLENDIDISSIMIS · MORIBVS · INTER · PAVCOS · MIRANDI ·

QVI · AB · INEVNTE · AETATIS · AN. · XII · PER · GLADIOS · PER · IGNES · PER · AQVAS · SIC · REGIA · SEQVVTVS · QVINQVIES · OBSIDENS VEL · OBSESSVS · L̄ · PRAELIIS · STRENVE · NAVATIS ·

CVM · REGEM · REGIAMQ. · PROLEM · NECNON · R.^{AM} · NVRVM · DIL.^{MAM} · EX · ITALIA · AD · HISP.^{A} · LITTORA · ET M.^{AM} · ETR.^{AE} · DVC.^{SSAM} · E · CART.^{NE} · N.^{A} · AD · GENVAM · FEL.^{TEM} · DEVEXISSET ·

MAXIMVM · MILITIAE · GRADVM · EST · ADEPTVS · EODEMQ. · DIV · MODEST.^{ME} · VSVS · DONEC · PLENVS · DIERVM · HONORVM · VIRTVTVM · TAM · PIE · ET · PLACIDE · FORTEM · ANIMAM · EMISSIT.

VT · NON · AB · EO · TRANSISSE · GLORIAM · MVNDI · SED · IPSVM · AD · COELESTEM · EVOLASSE · CREDAS · SVMMA PRAEMIA PRO · MERITIS · ACCEPTVRVM.

VIXIT · AN. · LXXXIV · MENS. · II · DIES · VI. · OBIIT · NONIS · FEBRVARII · AN. · SAL. · HVM. · MDCCLXXII.

PATRI · CHARISSIMO · MERENTES · FILIAE ·

LVGENS · SCRIB · JPHVS. · CARBONEL ·

In latere dextro.

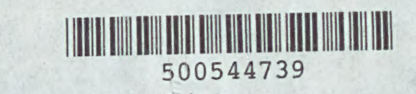
Hic expectat resurrectionem mortuorum excellentissimus D. dominus Ioannes Navarro regiæ classis generalis præfectus, marchio de la Victoria, regalis, ac militaris divi Januarii ordinis clarissimus eques. Ob virtutum, præcipuè humilitatis et charitatis præstantiam, dilectus Deo et hominibus, cujus memoria in benedictione est. Plurium idiomatum perfecta intelligentia conspicuus. In sacra, prophanaque historia apprimè versatus. Bonis litteris, artibusque liberalibus satis excultus. A catholico hispaniarum rege Philippo v, ob insignem victoriam de ingenti anglicana classe ad caput Sicie gloriosissime reportatam, marchio de la Victoria creatus. In exercitu hispano plusquam LXXVI annos fidelissimè militavit. Ex L præliis, et V obsidionibus incolumis, Deo protegente, et victor evasit. Et tandem, triumphis, meritis, et virtutibus cumulatus, plenus dierum in senectute bona obdormivit in pace V februarii, anno MDCCLXXII, ætatis suæ LXXXIV, et amplius. R. I. P. A.

Tanti heroi venerandæ memoriæ regiæ classis generalis congressus hoc marmoreum mausoleum erigendum, et posteritati relinquendum curavit.

Al lado izquierdo.

Aquí yace el excelentísimo señor don Juan Josef Navarro, marques de la Victoria, caballero de la real órden de san Genaro, y capitan general de la real armada. Poseyó con perfeccion varios idiomas. Tuvo vasta erudicion, tanto sagrada como eclesiástica y profana. Fue consumado en las ciencias matemáticas. Tuvo setenta y seis años de servicios militares, tanto en el exército como en la armada, baxo los señores reyes Carlos II, Felipe V, Luis I, Fernando VI y Cárlos III, en los quales se halló en cincuenta batallas y cinco sitios. Por el combate que tuvo sobre cabo Sicie, mandando una esquadra de doce navíos contra otra inglesa compuesta de quarenta y seis, de que salió victorioso, lo honró el señor Felipe V con el título de marques de la Victoria. En esquadras de su mando conduxo á España al rey nuestro señor Cárlos III, y á Italia á la serenísima señora gran duquesa de Toscana, desde donde transportó á la princesa de Astúrias nuestra señora. Fue religioso, pio y adornado de todas las virtudes que dan esperanza de la eterna felicidad. Descansó en paz á 5 de febrero del año de 1772, á los ochenta y quatro años, dos meses y cinco dias de su edad. R. I. P. A.

Para venerar la memoria de tan ínclito héroe dispuso el cuerpo general de la armada erigirle este monumento, del que saldrá á la posteridad el olor de sus virtudes.






colorchecker CLASSIC
calibrite
mm